

UNIVERSITÉ DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE
SUR LA
SITUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE
DES MARINS PÊCHEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 16 juillet 1901, à 9 h. 1/2 du matin

PAR

PIERRE ROMET

Président : M. DANJON, Professeur.

Suffragants : { MM. CABOUAT, *Professeur* ;
RENÉ WORMS, *agrégé.*

PARIS

INSTITUT INTERNATIONAL DE BIBLIOGRAPHIE SCIENTIFIQUE

93, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, VI.

1901

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

Année scolaire 1900-1901

Doyen :

M. Edmond VILLEY (*, I. ☿), correspondant de l'Institut, membre du Conseil supérieur de l'Instruction publique.

Professeur honoraire :

M. TOUTAIN (*, I. ☿), ancien professeur de *Droit administratif*.

Professeurs :

MM. DANJON (I. ☿), assesseur du Doyen, professeur de *Droit commercial*, chargé des cours de *Droit maritime* et de *Droit civil approfondi et comparé*.

Edmond VILLEY (*, I. ☿), professeur d'*Economie politique*, chargé des cours de *Droit constitutionnel comparé* et de *Législation financière*.

LAISNÉ DES HAYES (☿, A. ☿), professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours de *Droit civil*.

GUILLOUARD (*, I. ☿, C. ✱, G. O. ✱, C. I. C. ✱, O. ✱, L. ✱), professeur de *Droit civil*.

LEBRET (I. ☿), professeur de *Droit civil* (député du Calvados), ancien Ministre de la Justice.

CABOUAT (I. ☿), professeur de *Droit international public et privé* et de *Législation industrielle*.

Ambroise COLIN (I. ☿), professeur de *Droit civil*, agrégé à la Faculté de Droit de Paris.

BIVILLE (A. ☿), professeur de *Procédure civile* et chargé d'un cours de *Droit administratif*.

DEBRAY, professeur de *Droit romain* et chargé du cours d'*Histoire du Droit français*.

Agrégés :

MM. René WORMS (I. ☿, ☿, C. ✱), chargé des cours d'*Economie politique* et d'*Histoire des doctrines économiques*.

LE FUR, chargé des cours de *Droit administratif* et d'*Eléments du Droit constitutionnel*.

ASTOUL, chargé d'un cours de *Droit romain*, du cours de *Pandectes* et du cours sur la *Coutume de Normandie*.

DEGOIS, chargé du cours de *Droit criminel*.

Chargés de Cours :

MM. ARON, chargé des cours d'*Histoire générale du Droit français* et d'*Histoire du Droit public français*.

PILON, chargé d'un cours de *Droit civil*.

Secrétaire

M. GILLET (I. ☿), secrétaire de l'Université de Caen.

UNIVERSITÉ DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE
SUR LA
SITUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE
DES MARINS PÊCHEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 16 juillet 1901, à 9 h. 1/2 du matin

PAR

PIERRE ROMET

Président : M. DANJON, Professeur.

Suffragants : { MM. CABOUAT, Professeur ;
RENÉ WORMS, agrégé.

PARIS

INSTITUT INTERNATIONAL DE BIBLIOGRAPHIE SCIENTIFIQUE

93, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, VI.

1901





Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- Léon de SEILHAC. — Marins Pêcheurs (Pêcheurs côtiers et pêcheurs de morue à Terre-Neuve et à Islande). Paris, Rousseau 1899. Vol. in-12.
- R. BUSSON. — Les établissements de pêche et le domaine public maritime. Paris, Baudoin, 1888.
- G. ROCHÉ. — L'Industrie française des pêches maritimes. Revue générale des sciences pures et appliquées, 15 février 1895.
- G. ROCHÉ. — Guide manuel des connaissances utiles au patron pêcheur. Paris, Challamel 1898.
- T. DE WOGAN. — Manuel de l'homme de mer. Paris, Motteroz, 1894.
- A. FILLEAU. — Traité de l'engagement des bâtiments de commerce. Bordeaux, Chaumas-Gayet, 1857.
- FOURNIER et NEVEU. — Traité d'administration de la marine. Paris, Berger-Levrault, 1887.
- Roger MERLIN. — Le métayage et la participation aux bénéfices. Paris, Arthur Rousseau, 1898.
- LOUIS CAFFARENA. — Pauvres marins. Paris, Challamel aîné, 1885.
- Charles LE GOFFIC. — Sur la Côte. Paris, Armand Collin, 1897.
- M. DOUILLARD. — Les loyers des gens de mer. Paris, Rousseau, 1897.
- G. VASSE. — La mutualité maritime. *Revue de la Jeunesse catholique*. Mars-avril 1895.
- G. VASSE. — La question sociale maritime. *Revue de la Jeunesse catholique*. Février-mars 1896.
- Dr VALENCE. — Les Pêcheurs de la mer du Nord et les secours médicaux. *Archives de médecine navale et coloniale*. Juillet 1892.

- J. DELAHAIS. — Etude sur la grande et la petite pêche en Bretagne et en Normandie. Dieppe, L. Huguet, 1888.
- Albert LAMOTHE. — Les institutions nationales de Prévoyance en faveur des marins et pêcheurs. Bar-le-Duc, Société anonyme de l'imprimerie barrisienne, 1900.
- Adolphe BELLET. — Histoire maritime de Fécamp. Fécamp, L. Monmarché, 1897.
- Louis DOYNEL. — Les Prud'hommes de patrons pêcheurs de la Méditerranée. Paris, librairie militaire L. Baudoin, 1886.
- M. DU BEUX. — La juridiction des prud'hommes pêcheurs de la Méditerranée. Aix, F. Vitalis, 1857.
- Charles de RIBBE. — Les prud'hommes pêcheurs de la Méditerranée. Montpellier, Jean Martel aîné, 1869.
- F. ESCARD. — Corporation et prud'homme des pêcheurs de Martigues. Evreux, Hérissey, 1896.
- G. PENISSAT. — La navigation maritime et la pêche côtière en Algérie. Alger, Giralt, 1889.
- HAUTREUX. — La pêche au Sénégal. Bordeaux, Imp. G. Gounouilhou 1888.
- Francisque GICQUEL. Pêcheries françaises sur la côte d'Islande. St-Brieux, 1893.
- M. Le BEAU. — Terre-Neuve (*Revue française de l'étranger et des colonies*, 1888).
- Louis CAFFARENA. — Rapport au ministre de la marine et des colonies sur l'industrie de la pêche côtière dans les 1^{er} et 5^e arrondissements maritimes. Paris, *Journal officiel*, 9 mai 1887.
- Mémoire au ministre de la marine et au ministre du commerce sur les besoins de la pêche maritime par le comité des armateurs et patrons de pêche et des salaisons de Boulogne-sur-Mer. Boulogne 1882.
- Ed. MARBEAU. — Destruction de la participation aux bénéfices chez nos pêcheurs de la Manche, Paris-Chaix.
- Ed. MARBEAU. — La ruine de l'Inscription maritime. — Le maquereau anglais sur le marché français. — Les pêcheurs d'Algérie. (*Revue française de l'étranger et des colonies*, 1888)
- GOUGEARD. — La caisse des Invalides de la marine ; sa suppression. Paris, Berger-Levrault, 1882.

- MINISTÈRE DE LA MARINE. — Rapport sur la création de nouvelles ressources budgétaires au profit de l'établissement des invalides de la marine. Imprimerie nationale, 1884.
- G. HAMON. — La prévoyance chez les marins. Rennes, Marie-Simon, 1895.
- A. ROUSSIN. — Organisation de la coopération chez les marins-pêcheurs. Paris, Challamel, 1898.
- A. BERTHOULE. — Rapports adressés au ministre de la marine au nom du comité consultatif des pêches maritimes sur un projet de loi instituant une caisse d'assurances mutuelles entre les marins français. *Journal officiel*, 5 et 6 juillet 1892. Imprimerie des journaux officiels 1894.
- Eugène PATIN. — De l'assurance obligatoire des marins pêcheurs. Boulogne-sur-Mer. Imp. Vve Cabre 1896.
- Alfred de COURCY. — Notice sur la Société de secours aux familles des marins français naufragés. Paris, typographie F. Pichon, 1886.
- Amédée ODIN. — Rapport au conseil municipal des Sables-d'Olonne sur la création d'une école professionnelle des pêches maritimes. Les Sables d'Olonnes, Roche 1896.
- Amédée ODIN. — Rapport sur « la Prévoyance » du port des Sables-d'Olonne, société d'assurances mutuelles entre marins pêcheurs. Paris, Librairie militaire L. Baudoin, 1896.
- COMPTE RENDU des séances du congrès international des pêches maritimes des Sables-d'Olonne. Paris, Institut international de bibliographie scientifique, 1896.
- COMPTE RENDU des séances du congrès international des pêches maritimes de Dieppe. Paris, Augustin Challamel 1899.
- PROCÈS VERBAUX des séances du congrès international des pêches maritimes de Paris. Paris, Imprimerie nationale, 1901.
- Revue maritime et coloniale*, de 1889 à 1900.
- PROJET de loi sur l'inscription maritime déposé à la Chambre des députés par M. BARBEY, ministre de la marine. Séance du 28 janvier 1891.
- PROPOSITION de loi de M. LOCKROY relative à l'inscription maritime, déposée à la Chambre des députés dans la séance du 18 juillet 1891.
- PROJET de loi sur l'inscription maritime déposé à la Chambre des députés par M. Félix FAURE ministre de la marine. Séance du 5 juin 1894.

- RAPPORT de M. de KERJEGU au nom de la commission de la marine sur la loi relative à l'inscription maritime. Séance du 29 novembre 1894.
- PROJET de loi sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite de demi-solde, présenté par le ministre de la marine. M. Félix FAURE, séance du 5 juin 1894.
- RAPPORT de M. de KERJEGU au nom de la commission de la marine sur les permis de navigation et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite de demi-solde. Séance du 29 novembre 1894.
- PROPOSITION de loi de M. de MONTFORT et de plusieurs de ses collègues sur les accidents dont les marins pêcheurs sont victimes dans l'exercice de leur profession, déposé à la Chambre dans la séance du 25 janvier 1894.
- RAPPORT de M. TAULIER au Sénat sur le projet de loi sur l'Inscription maritime. Séance du 9 juillet 1896.
- RAPPORT de M. CHOVET au Sénat sur le projet de loi sur les permis de navigation et les services donnant droit à la pension dite de demi-solde. Séance du 28 janvier 1897.
- DISCUSSION du budget de la marine. *Journal officiel* 19-21, décembre 1900.
-

ÉTUDE

SUR LA

SITUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

DES MARINS PÊCHEURS

INTRODUCTION

Depuis un demi-siècle les questions ouvrières ont pris une importance considérable. On a cherché à rendre la vie des ouvriers moins pénible, à améliorer leur situation et s'il reste encore beaucoup à faire en leur faveur, de nombreux progrès ont déjà été réalisés dans cette voie.

Dès 1848, la durée de la journée de travail dans les manufactures fut limitée (loi du 9 septembre 1848). Puis le travail des femmes et des enfants fut réglementé d'une façon plus étroite (loi du 2 novembre 1892 modifiée par la loi du 30 mars 1900). L'inspection du travail des enfants fut organisée (loi du 7 décembre 1868). Depuis 1886 de nombreux décrets modifiés par celui du 18 septembre 1899 eurent pour but

de régler la salubrité dans les ateliers et manufactures. La loi du 21 mars 1884 autorisa la création de syndicats professionnels et permit aux ouvriers de se grouper et de défendre ainsi leurs intérêts vis-à-vis des patrons et des chefs d'entreprise. Enfin la loi du 9 avril 1898 étendit la responsabilité des patrons en matière d'accidents du travail.

Mais toutes ces lois d'amélioration sociale, faites en faveur des ouvriers, ont laissé de côté, par la force même des choses, les marins pêcheurs. C'est que pour ceux-ci les conditions du travail sont absolument différentes de celles qui existent pour tous les autres ouvriers. Pour eux point d'ateliers, point d'usines où des inspecteurs puissent facilement et à l'improviste surveiller les conditions de salubrité, de durée du travail. C'est au large, sur la mer tantôt calme et à peine moutonneuse, mais le plus souvent terrible et démontée, qu'ils exercent leur pénible métier. Les dangers qu'ils courent sont bien plus fréquents et plus terribles que les accidents qui menacent les ouvriers et l'on s'en est rendu compte lorsqu'il s'est agi de la loi sur les accidents du travail. Après avoir voulu, sur les demandes réitérées de quelques députés représentant les populations maritimes, englober les gens de mer dans la loi en préparation, on a senti que leur situation était si différente de celle des autres ouvriers qu'il était nécessaire de faire pour eux une loi spéciale.

La situation des marins pêcheurs est intéressante entre toutes. L'ouvrier, quelque pénible que soit son travail, regagne chaque soir son foyer et là, au milieu de sa famille, il peut oublier pendant quelques heures le dur labeur qu'il vient de quitter et qu'il faudra reprendre le lendemain.

Le marin pêcheur, pour exercer son métier, s'éloigne des siens souvent pour plusieurs jours, quelquefois même pour de longs mois. Pour gagner de quoi élever sa famille, et elle est en général nombreuse, il va affronter les fureurs toujours latentes de la mer, les brumes d'Islande ou de Terre-Neuve, les glaces flottantes, et les grands courriers qui, pour lutter de vitesse, n'hésitent point à couper quelque goëlette de pêche, s'inquiétant peu du sort des malheureux tombés ainsi à la mer.

Encore si en affrontant ces dangers et en supportant les fatigues d'un métier particulièrement pénible ils pouvaient faire entrer l'aisance au foyer ! Mais leurs gains sont le plus souvent inférieurs à ceux des ouvriers terrestres et c'est tout au plus s'ils peuvent faire vivre leur famille qu'ils laissent sans ressources le jour où la mer les prend.

Les pêcheurs côtiers affrontent des dangers moins nombreux que ceux qui font la grande pêche et goûtent plus fréquemment les joies du foyer, mais ils n'en ont pas moins, eux-aussi, à lutter contre la mer.

Lorsque la tempête se déchaîne, s'ils sont à terre c'est le chômage forcé souvent pendant plusieurs jours, car ils ne peuvent songer à l'affronter sur leurs barques et avec le chômage c'est la misère, car le peu d'argent qu'ils retirent de la vente de leur poisson, leur permet seulement de vivre au jour le jour; s'ils sont en mer c'est la lutte terrible : des hommes à la mer, des barques englouties. Il n'est point de population ouvrière où les deuils soient aussi fréquents que parmi les marins pêcheurs et l'on ne peut ouvrir une revue maritime sans y lire sous le titre « sinistres » une longue liste de morts.

Certes, leur situation est moins pénible aujourd'hui qu'elle ne le fut jadis, car, depuis vingt ans, s'est développé en leur faveur un mouvement de sympathie qui a abouti à la création d'institutions ayant pour but l'amélioration de leur sort, mais il reste encore beaucoup à faire pour eux, car ils forment parmi les ouvriers une classe à part, ayant des besoins spéciaux qui nécessitent des lois spéciales. Mais les pêcheurs ne constituent pas une masse électorale compacte comme les ouvriers dans certaines régions ; ils sont absents le plus souvent au moment des élections, ils forment une population tranquille qui ne trouble pas le pays par ses grèves et comme toutes les lois ouvrières ont eu, à côté de leur but social, dans une certaine mesure un but politique et électoral, on les a oubliés, ou quand on s'est décidé à faire

une loi en leur faveur, on l'a faite à la hâte sans tenir compte de leurs besoins et comme pour se débarrasser au plus vite d'une obligation ennuyeuse.

Cependant la population des pêcheurs est assez intéressante, tant au point de vue du nombre des hommes qui exercent la pêche qu'au point de vue de l'importance économique de cette profession et de l'armement de notre marine de guerre, pour mériter qu'on l'encourage.

En France, en effet, 90.000 marins se livrent à la pêche. Ils montent 27.000 bateaux qui valent 32 millions de francs et la valeur des filets qu'ils emploient atteint 21 millions de francs.

Ils pêchent environ pour 90 millions de poissons par an et font vivre une population d'environ 50.000 ouvriers occupés à des industries se rattachant à la pêche.

A côté de ces pêcheurs en bateau, 50.000 personnes environ vivent de la pêche à pied qui rapporte de 9 à 10 millions.

De plus les 90.000 marins qui exercent la pêche en bateau forment le fond du personnel de notre marine de guerre qu'on ne pourrait, ainsi que l'ont compris les Allemands, être recrutée sans danger parmi les populations de l'intérieur des terres.

Nous avons pour but, dans cette étude, d'exposer la vie économique et sociale du marin pêcheur du jour où il embrasse sa profession au jour de sa mort.

Nous étudierons : l'inscription maritime à laquelle il est astreint par l'exercice même de sa profession ; sa situation suivant les différents modes de pêche qui s'offrent à son activité ; l'importance de l'assurance mutuelle chez ces populations longtemps réfractaires à la mutualité ; la loi récemment votée pour les défendre eux et leurs familles contre les suites des accidents et enfin la caisse des invalides de la marine qui leur donne une pension à un certain âge et après un certain temps de navigation.

CHAPITRE PREMIER.

L'INSCRIPTION MARITIME.

Tous les marins pêcheurs qui exercent la pêche en bateau sont inscrits maritimes. L'inscription maritime c'est le service obligatoire organisé pour la marine de l'Etat bien longtemps avant qu'on eût songé à imposer à tous les Français le service militaire obligatoire. L'inscription maritime remonte en effet à une ordonnance de 1665.

A cette époque, l'armée était composée de mercenaires. Grâce à la misère du peuple et à la solde militaire relativement élevée, le recrutement de l'armée était facile, car alors un homme de guerre se faisait vite et il n'était ni long ni difficile de faire de bons soldats de ces hommes engagés pour de l'argent.

Mais un pareil mode de recrutement ne pouvait être employé dans la marine car il faut de longs mois pour faire un marin et les marins de profession trouvaient plus avantageux de s'engager sur les navires

du commerce ou de se livrer à la pêche que de servir sur les vaisseaux du Roi. Aussi, lorsqu'une guerre éclatait et que l'Etat avait besoin de matelots pour ses armées navales, on fermait les ports et on enrôlait à l'improviste, sans ordre, sans distinction d'âge ni de services antérieurs, sans indemnité pour les requis, tous les marins que pouvaient saisir les recruteurs : c'était « La Presse ». Mais ce système ne respectait ni le droit ni la liberté individuelle et surtout, en fermant les ports, il arrêtait tout commerce, aussi Colbert proposa au Roi d'obliger tous les gens de mer à servir à tour de rôle sur les bâtiments de guerre. Une ordonnance du 17 décembre 1665 prescrivit d'enrôler tous les matelots dans les gouvernements de la Rochelle, Brouage, les îles de Ré et d'Oléron et de les diviser en trois classes « l'une desquelles, dit l'ordonnance, sera censée engagée dès le premier jour de l'an, sous la caution des communautés des côtes maritimes, pour servir sur les vaisseaux de sa Majesté et les deux années suivantes sur les vaisseaux marchands et ainsi les dites classes auront à rouler alternativement sur les vaisseaux de guerre de sa Majesté et sur ceux des négociants ». Trois ans plus tard, en 1668, une ordonnance du 21 septembre étendit le système des classes à plusieurs autres provinces.

Une ordonnance de 1669 vint interdire aux marins, à peine de confiscation de corps et de biens, de prendre du service à l'étranger et décréta la peine de mort

contre ceux « qui oublient ainsi ce qu'ils doivent à leur naissance et à leur patrie ».

L'ordonnance du 15 avril 1689 « sur les armées navales et les arsenaux de la marine » étendit à toute la France le mode de recrutement déjà adopté dans certaines provinces pour les équipages des vaisseaux du roi, mais elle laissa cependant subsister une légère différence entre les différentes parties de nos côtes. En effet, tandis que les officiers mariniers et matelots des provinces de Poitou, Saintonge, d'Aunis, Iles de Ré et d'Oléron, rivière de Charente, Languedoc et Provence sont divisés en 3 classes, ceux des provinces de Guyenne, de Bretagne, de Normandie, de Picardie, des pays conquis et reconquis sont divisés en 4 classes et obligés ainsi à un service moins fréquent sur les vaisseaux du roi.

Mais ce roulement annuel présentait trop de difficultés et l'ordonnance du 31 octobre supprima les classes. Elle prescrivit que les levées se feraient par rôles individuels au moyen d'états nominatifs. Dans chaque circonscription on prenait les hommes dont on avait besoin. Les absents échappaient au service et les matelots des ports les plus rapprochés de celui où se faisait l'armement étaient appelés de préférence. Les marins étaient divisés en célibataires et en gens mariés et la levée devait s'effectuer de telle façon que les célibataires fissent un tiers de temps de service de plus que les gens mariés.

Deux des assemblées législatives de la Révolution consacrèrent ce régime : l'Assemblée nationale d'abord par le décret du 7 janvier 1791, et la Convention par le décret du 3 brumaire an IV.

Le décret du 3 brumaire an IV, tout en maintenant le principe de la distinction des marins en catégories, changea ces catégories. Il divisa les marins en : 1° célibataires, 2° veufs sans enfants, 3° hommes mariés, 4° pères de famille. On devait appeler la première classe et ensuite les autres au fur et à mesure que la précédente serait épuisée.

Dans chaque quartier, le marin qui avait le moins de service sur les bâtiments de guerre était tenu de marcher et, à égalité de service, on appelait le plus anciennement débarqué soit des bâtiments de guerre soit des bâtiments de commerce. Ce décret vint aussi réduire le temps pendant lequel les marins étaient à la disposition de la marine de la guerre. Tandis que d'après l'ordonnance de 1874, ils pouvaient être levés depuis 18 ans jusqu'à l'âge de 60 ans et d'après le décret du 7 janvier 1791 jusqu'à 55 ans, la limite d'âge est fixée pour eux par le décret du 3 brumaire an IV à 50 ans.

Les guerres de l'Empire, pendant lesquelles tous les hommes disponibles furent soldats ou marins, puis la paix absolue et désarmée qui les suivit ne permirent pas de se rendre compte des inconvénients de ce système, mais les levées nécessitées à la fin de la

Restauration et dans les premières années du gouvernement de Juillet par les expéditions contre la Turquie et contre Alger firent ressortir les défauts de ce système et montrèrent qu'il n'atteignait point le but que l'on s'était proposé.

On avait voulu assurer, autant que possible, l'équitable répartition des charges de la levée, mais l'irrégularité même des levées que l'on ordonnait d'après les besoins du moment, l'intermittence de la disponibilité des inscrits, la nécessité pour la flotte d'avoir un certain assortiment d'hommes, qui forçait souvent à recourir aux appels personnels, faisaient qu'on enrôlait toujours les mêmes marins, ceux qui faisaient la petite pêche, car ils étaient, le plus souvent, seuls présents au moment de la réquisition.

Aussi la circulaire du 9 avril 1835, tout en maintenant le principe de l'assujettissement des marins à l'appel de 18 à 50 ans, décida que la levée ne dépendrait plus désormais des besoins du jour, mais qu'elle porterait d'une manière permanente et exclusive sur les marins de 20 à 40 ans. La levée atteignait ainsi à leur retour en France les marins dont le tour de marche était arrivé pendant leur absence. Malgré la levée permanente pendant un temps aussi long, on fut obligé de recourir lors des guerres de Crimée, de Chine et d'Italie, aux seconde et troisième levées, aussi le décret du 30 septembre 1860 porta que les inscrits ne resteraient plus à la disposition du minis-

tre que pendant une période de six ans et que, en dehors de cette durée, ils ne pourraient être levés qu'en cas d'armements extraordinaires et en vertu d'un décret du chef du pouvoir. Deux décrets du 25 juin 1861 confirmèrent ce nouvel état de choses, établirent des primes pour le rengagement des marins et indiquèrent les cas, où des sursis d'appel légaux pourraient être accordés. Ils supprimèrent définitivement les catégories du décret du 3 Brumaire an IV et décidèrent que les secondes levées porteraient désormais, dans tous les cas, sur les hommes qui auraient le moins de service à l'Etat.

Des décrets des 22 octobre 1863, 27 février 1866 vinrent confirmer avec quelques modifications peu importantes ces dispositions. Celui du 31 décembre 1873 porta de 6 à 7 années dont deux de congé renouvelable ou de réserve, la durée de l'assujettissement à l'appel ministériel. Les deux années passées en congé renouvelable sont comptées comme service à l'Etat, d'après le décret de 1872, pour ceux qui, au moment de la délivrance de ces congés, s'engagent à ne naviguer qu'au cabotage, au bornage ou à la petite pêche. L'art. 5 de ce décret enlevait à tous les inscrits la faculté de se faire remplacer (faculté dont ils usaient fort peu), car la loi du 27 juillet 1872 avait supprimé le remplacement pour l'armée de terre. Le décret du 5 juin 1883, sur la réorganisation du corps des équipages de la flotte, greffé sur l'ordonnance du 31 octo-

bre 1784 et du 3 Brumaire an IV, vint confirmer ces différents décrets.

En compensation de cette charge, des avantages, dont nous parlerons plus loin, sont accordés aux inscrits maritimes et, parmi ceux-ci, le principal est l'obtention à un certain âge et après un certain temps de navigation d'une pension de demi-solde, qui leur est versée par la caisse des invalides.

Pendant longtemps l'inscription maritime ne fut l'objet d'aucune attaque, mais, depuis la loi du 27 juillet 1872, qui avait établi le service militaire obligatoire et qui n'accordait aux individus soumis à cette obligation aucun avantage comparable à ceux dont jouissent les inscrits maritimes, il se manifesta contre elle un mouvement d'opinion qui subsista même après que la loi du 15 juillet 1889 eut considérablement réduit la durée du service militaire et rétabli au détriment des inscrits maritimes l'inégalité ancienne.

Beaucoup demandèrent la suppression de l'inscription maritime et l'application aux équipages de la flotte du mode de recrutement de l'armée de terre. Ils prétendaient que, depuis le remplacement des navires à voiles par les navires à vapeur, on avait moins besoin de marins de profession que de jeunes gens intelligents et instruits, propres à fournir les spécialistes si nécessaires à la marine de guerre moderne et qu'on trouvait souvent des hommes plus instruits

parmi ceux du recrutement que parmi ceux venant de l'inscription maritime.

De plus ils voyaient dans la suppression de l'Inscription maritime le moyen de faire disparaître la caisse des Invalides de la marine qui, après avoir réussi, bien qu'appauvrie par les emprunts que l'état lui fit à plusieurs reprises, à payer jusqu'en 1867 avec ses seules ressources les pensions de demi solde, fut obligée à partir de cette date à demander chaque année à l'état une subvention, qui alla sans cesse en croissant surtout à cause du développement de la navigation fictive. Certains individus, en effet, pour toucher plus tard la pension de demi solde, se faisaient inscrire sur les registres de l'inscription maritime, alors qu'ils exerçaient un tout autre métier que celui de marin et faisaient seulement quelques promenades en mer chaque année pour leur plaisir.

A ces arguments, les partisans de l'inscription maritime répondaient, qu'il faut pour la flotte des hommes accoutumés déjà à la vie du bord et sur lesquels on puisse compter pour les manœuvres dès leur incorporation, que le service de trois ans est d'une durée insuffisante pour former les spécialistes qui entrent pour plus de moitié dans les effectifs de notre flotte moderne, et qu'enfin il est facile, par une surveillance active et rigoureuse, d'empêcher la navigation fictive.

On nomma, le 24 mars 1890, une commission char-

gée d'étudier la question de la suppression de l'inscription maritime. Cette commission reconnut la nécessité absolue de conserver cette institution vieille chez nous de deux siècles et que d'autres peuples avaient organisée chez eux; elle se prononça en faveur de son maintien et se montra même opposée à un projet mixte qui, tout en maintenant l'inscription maritime, retranchait du recrutement maritime les étangs salés, les fleuves et rivières jusqu'au point où la mer se fait sentir, pour ceux qui débouchent dans la mer ou l'Océan et jusqu'à la limite où remontent les bâtiments de mer, pour ceux qui se jettent dans la Méditerranée, car elle estimait que, tout en conservant les anciennes limites de l'inscription maritime, on pouvait prendre des mesures suffisantes pour empêcher la navigation fictive et qu'il eût été malheureux par une mesure trop radicale, de priver la flotte de nombreux marins gradés et brevetés, tels que la moitié environ des inscrits venant de Nantes, Rouen et Bordeaux.

C'est après le rapport de cette commission que, le 21 février 1891, M. Barbey, alors ministre de la marine, déposa un projet de loi qui, tout en codifiant les lois et décrets relatifs à l'inscription maritime, tentait par certaines mesures d'empêcher la navigation fictive et de mettre ainsi un terme aux attaques contre cette institution. Le 18 juillet 1891, M. Lockroy déposait une proposition de loi qui apportait certaines

modifications au projet du gouvernement et avait surtout pour but de rendre à l'armée de terre un certain nombre d'inscrits qui, prétendait-il, ne servaient pas dans l'armée de mer. Mais la législature se termina sans que les Chambres discutassent le projet de loi.

Pendant la législature suivante, M. Félix Faure, Ministre de la marine, déposa, le 5 juin 1894, un nouveau projet inspiré de celui de M. Barbey et de celui de M. Lockroy. C'est ce projet qui devint la loi du 24 décembre 1896, qui régit actuellement l'inscription maritime. Cette loi a été l'objet de deux modifications par deux lois du 28 janvier 1898, dont l'une apporte quelques changements sans importance et dont l'autre complète l'article 30 et permet à l'inscrit dispensé comme ayant un frère sous les drapeaux de n'être levé, sur sa demande, qu'après l'expiration de présence effective du frère qui lui procure la dispense.

L'inscription maritime s'applique à la France, à l'Algérie, depuis 1880, aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion, de la Guyanne et de Saint-Pierre et Miquelon,

Dans les autres colonies, le régime de l'inscription maritime peut être institué lorsqu'il y a lieu, mais il est alors réglé par des décrets contresignés par les ministres chargés des services de la marine et des colonies.

En ce qui concerne l'administration de l'inscription maritime, le littoral de la France est divisé en cinq

arrondissements maritimes dirigés par un préfet maritime.

Chaque arrondissement comprend des sous-arrondissements à la tête desquels sont des commissaires de la marine, appelés chefs du service de la marine. Les sous-arrondissements sont eux-même divisés en quartiers régis par des commissaires, qui portent le nom de commissaires de l'inscription maritime et ont sous leurs ordres : les syndics des gens de mer qui les représentent dans la fraction du quartier appelée syndicat, les gardes maritimes et les gendarmes de la marine.

Pour être inscrit maritime, il faut :

1° Être Français soit de naissance, soit par naturalisation.

Pendant longtemps, l'administration s'autorisant d'un arrêté consulaire du 14 fructidore an VIII, admit à la faveur de l'inscription les étrangers qui avaient épousé une Française et s'engageaient par une déclaration formelle à répondre à l'appel pour le service de la flotte, mais une circulaire du 19 mai 1876, avait, avant la loi de 1896, fait abandonner cette pratique.

2° Pratiquer la navigation maritime.

On entend par navigation maritime la navigation sur mer, dans les ports et rades, sur les canaux et étangs salés, dans les rivières et fleuves jusqu'où remonte la marée et à son défaut jusqu'où peuvent remonter les navires de mer. Autrefois, d'après l'ar-

rété du 21 Ventôse an IV, l'inscription maritime comprenait aussi les pêcheurs à pied, mais la loi du 27 juillet 1872 ne laissa en dehors du recrutement normal que les inscrits conformément au décret de Brumaire an IV, qui ne comprend pas les pêcheurs à pied et qui a été reproduit sur ce point par la loi de 1896.

3^o Naviguer à titre professionnel.

Pour naviguer à titre professionnel, il faut tirer de la navigation à laquelle on se livre ses moyens d'existence et ne point pratiquer une navigation fictive dans le seul but d'acquérir des droits à la pension dite de demi-solde.

Les inscrits sont divisés en : 1^o Inscrits provisoires, 2^o Inscrits définitifs, 3^o Inscrits hors service.

I. Inscrits provisoires.

Les inscrits provisoires sont les enfants de plus de 10 ans, qui n'ont pas encore les conditions requises pour être inscrits à titre définitif.

Pour embrasser la profession de marin c'est-à-dire pour se faire inscrire, il faut se présenter devant le commissaire quand on va s'engager pour la première fois. Il faut apporter son acte de naissance et se faire accompagner, si l'on est mineur, de son père, de sa mère ou du juge de paix. Puis il est dressé un acte que l'intéressé et ceux qui l'ont

assisté doivent signer. Ensuite le déclarant est immatriculé comme inscrit provisoire et reçoit un fascicule de mobilisation.

Depuis la loi du 24 Décembre 1896, les enfants de 10 à 13 ans ne sont inscrits que s'ils savent lire et écrire. A l'âge de 13 ans, ils doivent, sous peine d'être rayés, produire un certificat d'études primaires ou une attestation du maire établissant, qu'ils se sont conformés à la loi sur l'instruction obligatoire.

Cette attestation peut d'ailleurs être facilement obtenue, car de 10 à 13 ans ils peuvent être dispensés de l'école pendant 3 mois par an en plus des vacances sur la simple production d'un certificat du commissaire de l'inscription maritime constatant, qu'ils sont portés sur un rôle d'équipage. Les jeunes gens qui, à l'âge de 13 ans, n'ont pas obtenu ni le certificat ni l'attestation du maire, ne peuvent être inscrits ou réinscrits que lorsqu'ils l'ont obtenu où lorsqu'ils ont atteint l'âge de 16 ans.

L'inscrit provisoire cesse d'être inscrit si son père ou tuteur retire son autorisation par une déclaration notifiée au commissaire, ou bien s'il reste pendant trois ans sans naviguer.

Si l'inscrit provisoire ne veut pas continuer la navigation il est rayé dès qu'il le demande.

II. Inscrits définitifs.

A partir de l'âge de 18 ans et dès qu'ils ont dix-huit mois de navigation, les inscrits provisoires sont immatriculés inscrits définitifs dès qu'ils en font la demande ou d'office la première fois qu'ils embarquent après avoir réuni ces deux conditions.

Quel que soit son âge, l'inscrit qui renonce à la navigation est rayé du nombre des inscrits un an après le jour où il a averti le commissaire, à condition qu'il n'ait pas recommencé à naviguer dans l'intervalle. Mais pendant l'année d'attente celui qui a renoncé à la situation d'inscrit n'est dispensé ni de la levée ni des obligations qui découlent de sa situation antérieure. L'on a sagement agi en prenant cette précaution, car sans cela il eut suffi d'un grand nombre de marins renonçant à la situation d'inscrit au moment d'une difficulté internationale pour désorganiser la flotte. Le délai d'un an d'attente est même suspendu en temps de guerre.

L'inscrit définitif comme l'inscrit provisoire est rayé d'office s'il reste pendant trois ans sans naviguer.

Les marins sont inscrits définitifs du jour où ils ont réuni les conditions nécessaires pour le devenir jusqu'à l'âge de 50 ans. C'est parmi eux que se fait exclusivement le recrutement de la flotte.

De 18 à 20 ans l'inscrit ne peut être appelé qu'en

temps de guerre et en vertu d'un décret du chef de l'État. Autrefois l'inscrit pouvait être autorisé à devancer l'époque de la levée comme cela a lieu pour l'armée de terre, mais une circulaire ministérielle du 31 mai 1895 a suspendu les devancements de levée.

La levée permanente fonctionne dès que l'inscrit a atteint sa vingtième année. Dans le mois qui suit l'accomplissement de ses vingt ans, ou, si à cette époque il est en navigation, dès son retour en France, l'inscrit maritime doit se présenter devant le commissaire de l'inscription maritime ou le syndic des gens de mer.

S'il ne se présente pas spontanément, un ordre du bureau de la marine lui est signifié par un agent de l'inscription maritime.

L'inscrit qui par suite d'infirmités est exempté du service est rangé parmi les inscrits hors service.

Celui que la maladie rend seulement impropre au service à la mer et qui est déclaré par la commission de réforme utilisable dans un service de la marine à terre, est convoqué trois ans de suite pendant 15 jours environ à l'époque des grandes manœuvres navales et prend part aux exercices, qui ont lieu à cette époque.

Les inscrits, comme les jeunes gens appelés au service militaire, peuvent être dispensés pendant la période de paix d'une partie du service actif. Sont dispensés :

1° L'ainé d'orphelins de père et de mère, ou l'ainé d'orphelins de mère dont le père est légalement déclaré absent ou interdit.

2° Le fils unique ou l'ainé des fils et, à défaut de fils ou de gendre, le petit-fils unique ou l'ainé des petits-fils d'une femme actuellement veuve, d'une femme dont le mari a été légalement déclaré absent ou interdit, d'un père aveugle ou entré dans sa soixante-dixième année.

3° Le fils aîné d'une famille de 7 enfants au moins.

4° L'ainé de deux frères atteints la même année par la levée permanente.

5° Le frère d'un homme présent sous les drapeaux.

6° Le frère d'un militaire ou marin qui est mort en activité de service ou retraité pour blessures reçues ou pour infirmités contractées au service.

7° Le frère d'un inscrit provisoire ou définitif disparu en mer d'un bâtiment français, ou des suites du naufrage d'un bâtiment français.

Dans les trois premiers cas la dispense est accordée au frère puîné, si l'ainé est aveugle ou atteint d'infirmité incurable ; dans les trois derniers cas, la dispense n'est accordée qu'à un seul frère.

Après un an de service, les dispensés dont la conduite a été bonne et qui possèdent une instruction militaire suffisante sont renvoyés dans leurs foyers.

Les soutiens indispensables de famille peuvent également être renvoyés après un an de service.

Dans le cas exceptionnel où le ministre de la marine suspend momentanément la levée permanente, l'inscrit définitif âgé de 20 ans doit cependant se présenter devant le commissaire de l'inscription maritime pour être placé en position de sursis de levée. Le temps passé dans cette position compte comme service actif à l'Etat.

L'obligation du service militaire des inscrits est d'une durée de 7 années, mais pendant les deux dernières années l'inscrit est seulement en disponibilité.

Le service actif est donc en théorie de 5 années mais, au bout d'un certain temps (39 mois actuellement depuis la circulaire ministérielle de Février 1898), l'inscrit est renvoyé dans ses foyers en congé illimité.

Pendant les 7 années de la période obligatoire les inscrits sont à la disposition permanente et immédiate du ministre de la marine, qui peut rappeler ceux d'entre eux qui ne servent pas effectivement. Le rappel a lieu dans l'ordre suivant :

- 1° Les inscrits en sursis de levée et congé illimité ;
- 2° Les inscrits jouissant d'une dispense ;
- 3° Les inscrits en disponibilité.

Les inscrits sont soumis en temps de paix à deux périodes d'exercices d'une durée de quatre semaines au plus. Ces deux périodes prennent les inscrits entre l'âge de 25 et de 35 ans.

En dehors de ces périodes et après les sept années

pendant lesquelles ils sont à la disposition immédiate du ministre de la marine, les inscrits ne peuvent être rappelés qu'en vertu d'un décret du Président de la République.

Les inscrits mobilisables sont répartis en 5 classes :

1° Les inscrits âgés de moins de 30 ans ;

2° Les inscrits de 30 à 35 ans ;

3° Les inscrits de 35 à 40 ans ;

4° Les inscrits de 40 à 45 ans ;

5° Les inscrits de 45 à 50 ans.

Chaque classe n'est appelée que lorsque la classe précédente est épuisée.

La situation des inscrits définitifs d'Algérie est un peu différente de celle des inscrits définitifs des côtes de France. Afin d'encourager la colonisation des côtes d'Algérie assez poissonneuses et presque dépourvues de pêcheurs français on n'exige d'eux, qu'une année de présence effective sous les drapeaux.

Mais les inscrits algériens qui transporteraient leur établissement en France seraient obligés de compléter leur service dans les équipages de la flotte. On ne pourrait cependant les lever au-delà de 29 ans, ni les retenir au delà de l'âge de 30 ans.

III. Inscrits hors service .

Les inscrits hors service sont ceux qui ne sont pas astreints au service militaire. Cette catégorie d'inscrits

comprend donc tous ceux qui sont âgés de plus de 50 ans, ou ceux âgés de 18 à 50 ans qui ont été réformés.

L'inscription maritime non seulement impose aux inscrits une obligation militaire plus lourde que pour les autres citoyens, mais elle les place pendant toute leur vie dans une situation spéciale. Comme ils peuvent être levés subitement pour le service de la flotte, ils ne peuvent s'absenter plus de huit jours sans avertir le commissaire de l'inscription de leur quartier, ils ont besoin de l'autorisation de l'autorité maritime pour naviguer sur un bâtiment étranger ou pour passer en pays étranger et leurs engagements doivent être enregistrés par l'administration, ce qui lui permet de savoir toujours exactement où les trouver en cas de mobilisation et de contrôler si tous les matelots engagés sont bien des inscrits maritimes ainsi que cela doit exister pour tous les hommes qui se livrent à la navigation.

On voit que l'inscription maritime est une lourde charge pour tous les marins. Elle paraissait encore plus dure pour eux avant que la loi du 27 juillet 1872 ait établi pour tous l'obligation du service militaire ; aussi a-t-on accordé comme compensation aux inscrits maritimes de nombreux avantages.

1^o Ils ont seuls dans nos eaux territoriales le droit de pêcher gratuitement.

En effet la loi du 1^{er} mars 1888 a affirmé et sanctionné le droit exclusif de pêche pour nos nationaux dans nos eaux territoriales et la loi du 24 décembre 1896 ne permet la pêche aux bateaux de plaisance que dans des conditions restreintes et moyennant certains droits.

La loi française, conforme aux conventions internationales antérieures conclues avec l'Angleterre et les Etats voisins de la mer du Nord, fixe la mer territoriale à 3 milles marins à partir de la laisse de basse mer, c'est-à-dire à peu près 5 kilomètres et demi.

2° La profession de marin et l'industrie de la pêche pratiquées par les inscrits, comme le droit de vendre les produits de leur pêche ne comportent à leur charge ni droit de patente, ni redevances d'aucune sorte.

L'occupation temporaire de portions de plages pour l'établissement de pêcheries mobiles formées de filets ou de lignes et d'hameçons, qui ne peut être autorisée en faveur des autres qu'à titre onéreux, l'est à titre gratuit en faveur des inscrits à titre définitif, de leurs femmes et de leurs enfants mineurs, à condition qu'elle ait la pêche pour but.

3° Les enfants des inscrits peuvent être reçus au même titre que les enfants des marins des équipages de la flotte à l'établissement des pupilles de la marine (Décret du 2 août 1884).

4° L'Inscrit est exempt de tout service public autre que celui de l'armée navale.

5° Des primes sont accordées aux bâtiments français qui font la grande pêche et des droits de douane sont établis sur les produits de pêche étrangère.

6° Les bâtiments français doivent avoir les trois quarts de leur complet effectif composé de Français.

7° Les inscrits qui arrivent au service reçoivent aussitôt le grade matelot de 3^e classe et une solde de 0 fr. 30 par jour, alors que les matelots provenant de l'engagement volontaire ne touchent que 0 fr. 10 et ont le grade inférieur d'apprenti marin.

8° Enfin, moyennant des retenues, qui leur sont imposées sur leurs salaires, les inscrits ont droit à un certain âge et après un certain temps de navigation à des pensions, qui sont réversibles en partie sur leurs femmes et leurs enfants et leur sont versées par la « Caisse des Invalides de la Marine » dont nous nous occuperons à la fin de cette étude. Cette caisse donne aussi aux marins certains autres secours.

En résumé l'inscription maritime est : « Un système de recrutement qui oblige à servir dans l'armée navale, suivant des conditions particulières, tous les citoyens qui exercent la navigation maritime à titre professionnel » (1). C'est le mode le plus normal de recrutement, puisqu'il incorpore dans la flotte de guerre des gens déjà habitués aux choses de la mer et que malgré cela il est encore nécessaire d'imposer

(1) Traité d'administration de la marine par M. Fournier.

aux marins une durée de service actif plus longue que dans l'armée de terre, car une période de trois ans serait trop courte pour la formation des spécialités qui entrent pour plus de moitié dans les effectifs de la marine de guerre moderne.

L'inscription maritime existe également en Espagne (1), en Italie, en Allemagne.

En Italie, elle comprend tous ceux qui se livrent à la navigation ou à la pêche, ou ceux qui exercent la profession de calfat, charpentier ou mécanicien. On lève pour les services de la flotte ceux qui, à 20 ans, ont exercé leur métier pendant un an.

On divise les hommes levés en deux contingents : l'un, qui se rend sous les drapeaux, l'autre, qui reste en disponibilité. Le premier contingent peut contracter deux engagements distincts : 8 ans de service actif, ou 4 ans de service actif et 6 ans de disponibilité. Le second contingent garde la position de disponibilité pendant 10 années consécutives.

En cas de nécessité, le gouvernement appelle les hommes disponibles du premier et du deuxième contingent.

En Allemagne, l'Inscription maritime est réglée définitivement par l'ordonnance du 28 septembre 1875 et par l'instruction sur le recrutement du 26

(1) Nous n'avons pu nous procurer de renseignements sur l'Inscription maritime en Espagne, dont MM. Fournier et Neveu signalent l'existence dans leur traité d'administration de la marine.

mars 1868 dont certaines dispositions n'ont pas été abrogées.

Tous ceux qui ont navigué ou exercé la pêche pendant un an au moins sur la haute mer, sur les côtes ou dans les baies, les charpentiers employés aux travaux maritimes, les mécaniciens et chauffeurs de la navigation maritime et fluviale sont exemptés du service dans l'armée de terre, mais obligés au service dans la marine de guerre de l'Etat.

L'obligation militaire dure de 17 à 42 ans comme dans l'armée de terre. Le temps de service à faire dans la flotte est de 7 ans, dont 3 ans de service actif et 4 ans dans la réserve de la marine. Après ce temps ils passent dans la Seevehr de première classe où ils restent pendant 5 ans et qui ne se compose que d'hommes ayant servi.

Les hommes qui sont astreints aux obligations militaires navales et qui n'ont pas servi, mais qui peuvent au moment de la déclaration de guerre être appelés à compléter les équipages de la flotte, sont placés dans la Seevehr de seconde classe dans laquelle il restent jusqu'à 31 ans accomplis.

Les hommes de la Seevehr de première et deuxième classe passent ensuite dans le landsturm.

En Angleterre l'inscription maritime n'existe pas. Les matelots de la flotte (chemises bleues) se recrutent surtout au moyen d'engagement que l'on contracte entre 15 et 16 ans et demi et qui lient jusqu'à 28 ans.

Les engagés font donc partie de la flotte pendant 12 à 13 ans ce qui permet de les former. La plaie de ce système est la désertion. En plus il y a une réserve d'hommes qui servent 28 jours par an. En temps de guerre on serait obligé d'avoir recours à la marine marchande et à la population des pêcheurs, c'est-à-dire à ce qui forme en France le personnel inscrit.

CHAPITRE II

L'ENGAGEMENT DES PÊCHEURS ET LES DIFFÉRENTES PÊCHES.

Nous avons vu que le pêcheur est soumis par l'exercice même de sa profession à l'inscription maritime et aux charges militaires assez lourdes qui en découlent. Sa qualité d'inscrit le place également pendant toute sa vie dans une situation particulière et spéciale en ce qui concerne son contrat d'engagement.

Tandis que l'ouvrier qui loue ses services, passe avec son patron, sans le concours d'aucune autorité, un contrat consensuel et synallagmatique qu'il peut rompre à tout moment, quitte, si la rupture est préjudiciable à l'autre cocontractant, à réparer le dommage causé par une indemnité dont les tribunaux auront à fixer le montant, le contrat d'engagement du pêcheur devra être inscrit sur le rôle d'équipage dressé par le commissaire de l'inscription maritime

et, quand le rôle aura été fermé, la volonté du marin ne pourra plus faire cesser le louage de services.

Cette obligation de passer les contrats d'engagement maritime devant le commissaire de l'Inscription est faite, ainsi que nous l'avons vu, pour faciliter le fonctionnement de l'Inscription maritime, puisqu'elle permet à ses agents de se rendre compte des mutations des marins et de voir si tous les matelots engagés sont bien des inscrits maritimes; mais elle a été également établie dans l'intérêt des armateurs et des marins eux-mêmes.

Le contrat d'engagement des pêcheurs prend naissance comme un contrat ordinaire par l'entente du matelot et du patron de barque de pêche ou du capitaine de navire. A ce moment le contrat peut être rompu par l'une ou l'autre des deux parties, sauf à donner droit à une indemnité au bénéfice de la partie lésée dans ses intérêts.

Mais le capitaine doit, d'après l'ordonnance du 31 octobre 1784, confirmée par la loi du 27 décembre 1896, présenter à l'autorité maritime les gens de mer qu'il a engagés, pour les faire inscrire sur le rôle et ce à peine d'une amende qui, d'après le décret du 24 mars 1852 (art. 4), varie suivant le genre de navigation ou de pêche. Après la clôture du rôle, le matelot est obligé de remplir de gré ou de force son engagement, et le patron ou capitaine est forcé d'embarquer les hommes engagés.

Cette double obligation a pour but : d'empêcher le matelot de rompre le contrat la veille du départ au moment où le capitaine n'a plus le temps de compléter son équipage et de ne pas permettre au capitaine de laisser le matelot sans engagement au moment où il se croyait certain d'avoir une occupation et alors qu'il lui serait peut-être difficile de trouver à louer ses services.

En présentant au commissaire de l'inscription les matelots engagés par lui, le capitaine ou patron doit indiquer les conventions qu'il a passées avec eux relativement à leurs salaires ou parts. Le commissaire doit faire lecture de ces conventions en présence des gens de l'équipage, s'assurer que les hommes les ont bien comprises, s'opposer aux clauses contraires au décret du 22 mars 1852 que leur inexpérience et leur pauvreté auraient pu les décider à accepter. Les noms des hommes engagés avec en regard les conditions de leurs engagements sont portés par les soins du commissaire sur le rôle d'équipage.

L'engagement des gens de mer place les matelots sous une sorte de régime militaire que nécessite leur isolement par petits groupes loin de toute autorité administrative. Celui qui laisse le navire sur lequel il s'est engagé partir sans se rendre à bord ou qui s'absente de son navire trois fois 24 heures sans permission est déclaré déserteur et, en dehors des pei-

nes d'emprisonnement (1) qu'il encourt, il perd de droit la solde par lui acquise sur le bâtiment auquel il appartient au jour du délit. La moitié de la solde retourne à l'armement, l'autre moitié à la caisse des invalides de la marine. Si le déserteur est arrêté et ramené à bord avant le départ du navire, il perd la moitié de sa solde à partir du jour de sa désertion jusqu'à l'expiration de l'engagement.

Mais en revanche, si le matelot tombe malade, ou s'il est blessé au service du navire, l'armateur doit régulièrement supporter les frais de maladie et payer les loyers pendant toute la durée de celle-ci, sans toutefois qu'il puisse être soumis à cette obligation pendant plus de 4 mois à dater du jour où le marin a été laissé à terre.

Cette règle toujours exécutée dans la grande pêche et la pêche hauturière est parfois d'une pratique difficile dans la pêche côtière, où le gain est souvent à peine suffisant pour faire vivre les familles du propriétaire et de l'équipage, qui ne comprend souvent que 3 ou 4 matelots et où cette obligation serait une trop lourde charge pour le patron propriétaire. Aussi l'administration de la marine est à ce point de vue d'une grande tolérance.

Si dans l'intérêt des marins le contrat d'engage-

(1) La peine d'emprisonnement était de six jours seulement d'après le décret du 24 mars 1852. Une loi d'avril 1898 a élevé cette peine à un taux variant entre 4 et 6 mois.

ment doit être fait définitivement devant le commissaire de l'inscription maritime, le paiement des loyers doit, lui aussi, et pour la même cause avoir lieu devant ce fonctionnaire (1). Les avances de loyers elles-mêmes, qui sont souvent faites aux marins pêcheurs pour leur permettre de s'équiper et de laisser quelque argent au foyer avant leur départ, doivent également, pour être imputables sur les loyers, être faites devant le commissaire de l'inscription.

Mais si cette obligation pour le capitaine ou patron de ne payer les loyers des hommes de son équipage que devant le commissaire de l'inscription maritime est exécutée en ce qui concerne la grande pêche ou la pêche hauturière, elle ne l'est pas le plus souvent dans la petite pêche, où les bateaux rentrent au port presque chaque jour et où les matelots touchent ce qui leur revient dès que le poisson a été vendu aux mareyeurs. L'administration ferme d'ailleurs, dans ces cas, les yeux sur l'inobservation des règlements, dont l'exécution entraînerait de trop grandes difficultés.

Enfin les garanties qu'offre aux marins l'intervention obligatoire de l'autorité maritime dans la conclusion et l'exécution de leurs engagements avec les armateurs sont complétées par l'insaisissabilité de leurs salaires.

Les salaires ou parts des marins ne peuvent être saisis si ce n'est :

(1) Déclaration royale de 1728. Arrêt du conseil du 19 janvier 1734.

- 1^o Pour dettes envers l'Etat;
- 2^o Pour dettes d'aliments envers la femme, ascendants ou descendants;
- 3^o Pour dettes d'habillement, de logement, de nourriture contractées avec le consentement du commissaire de l'inscription maritime et apostillées par lui sur les rôles d'équipage.

Les conditions du contrat d'engagement des marins varient suivant les différents genres de pêches auxquelles se livrent les marins pêcheurs et aussi un peu suivant les ports d'armement. Nous les examinerons au fur et à mesure de l'étude des différentes pêches que nous allons aborder.

On divise généralement les pêches maritimes en grande pêche et petite pêche. Nous adopterons une autre division en faisant un chapitre spécial pour la pêche hauturière que l'on fait à tort, selon nous, rentrer dans la petite pêche.

I. La Grande Pêche.

La grande pêche est celle qui se pratique au loin des côtes de France dans des régions particulièrement dangereuses, au milieu des brumes, des glaces flottantes, et sous un climat très froid qui vient encore ajouter aux fatigues de la mer.

Elle comprend : La pêche à la baleine et la pêche à la morue.

1° *La pêche à la baleine*

La pêche à la baleine prit naissance sur les côtes de France. Après avoir été assez prospère chez nous à certaines époques et alors qu'elle est encore pratiquée par les Américains, les Anglais, les Norvégiens, les Russes, elle a été complètement abandonnée par les marins de notre pays depuis plus de trente ans. Aussi, nous nous bornerons à en faire une courte étude historique et à indiquer les encouragements nombreux accordés à cette pêche, lesquels ne réussirent cependant pas à empêcher sa disparition.

Au moyen âge, les baleines étaient nombreuses dans le golfe de Gascogne et les Basques pratiquèrent les premiers cette pêche qui ne les forçait point alors à s'éloigner de leurs côtes. Mais peu à peu, ces animaux pourchassés abandonnèrent ces parages et les Basques agrandirent leurs embarcations pour se mettre à leur poursuite dans l'Océan Atlantique, qu'ils devaient quitter plus tard pour se réfugier plus au nord. Alors, les Normands et les Bretons s'adonnèrent, eux aussi, à cette pêche qui resta française pendant très longtemps, mais qui, vers le ^{xvii}^e siècle, commença à être exercée par les Hollandais conduits par des capitaines baleiniers français engagés à prix d'or et par les Anglais qui armèrent leurs navires avec des marins basques. Du premier

rang, les Français passèrent bientôt au dernier dans cette pêche. Quelques-uns de nos ports continuaient d'armer pour la baleine, mais ce furent surtout les ports de la Manche et de la Mer du Nord, Honfleur, le Havre, Dieppe et Rouen.

Au XVIII^e siècle, l'armement français n'existait pour ainsi dire plus.

En 1785, des baleiniers quakers de Nantucket, à qui la guerre de l'Indépendance avait fermé les marchés de l'Europe, chargèrent deux d'entre eux William et Benjamin Roth de venir proposer au roi de France de transporter à Dunkerque leurs chantiers, leurs navires et leurs équipages. Le roi accepta avec enthousiasme et leur donna des encouragements (prime de 50 francs par tonneau de jauge) qui furent l'origine des primes.

En 1792, les Français furent admis au bénéfice des mêmes avantages.

Les guerres de la Révolution et de l'Empire vinrent, malgré les arrêtés des 22 nivôse et 17 prairial an X, qui renouvelèrent les encouragements, arrêter le développement nouveau que prenait la pêche à la baleine.

Une fois les guerres terminées, l'ordonnance du 8 février 1816 vint essayer de donner un nouvel élan à cette pêche. Elle permettait d'armer des navires avec les 2/3 de marins étrangers, avec un état-major en majorité étranger et un capitaine étranger. Elle

accordait une prime de 50 francs par tonneau de jauge à tous, et une nouvelle prime de 50 francs par tonneau de jauge à ceux qui avaient doublé le cap Horn, franchi le détroit de Magellan et qui rapportaient en France le produit de la pêche après une navigation de 16 mois au moins et 26 mois au plus. Frappé des avantages accordés en France à cette pêche, un négociant américain, M. Vinslow, vint se fixer au Havre et son premier navire baleinier appareilla le 2 avril 1817. La même année, un armateur de Nantes, M. Dobrié, fit venir d'Angleterre les officiers, les hommes et les ustensiles nécessaires à la pêche à la baleine, il adjoignit aux marins étrangers quelques officiers et marins français, et arma pour la pêche à la baleine, son bâtiment trois mâts : *Le Nantais*.

Quelques temps plus tard, Dunkerque suivait l'exemple du Havre et de Nantes. Les débuts furent encourageants, les résultats furent brillants et la pêche à la baleine se développa. Des armateurs du Havre mirent sur chantier des navires destinés à cette pêche. En 1818, M. James Dupuis expédia de Nantes trois navires baleiniers ; d'autres armateurs de Nantes suivirent ces exemples. De plus le nombre des marins français employés à cette pêche augmentait à chaque voyage. D'abord il n'était que de $\frac{1}{4}$ ou $\frac{1}{3}$ des hommes de l'équipage ; il fut bientôt de moitié, et peu après on put armer des baleiniers avec des équipages exclusivement français.

Pour encourager les armateurs à employer des équipages français, l'ordonnance du 14 février 1819 porta de 50 à 60 fr. par tonneau la prime accordée à l'armement quand le navire avait été construit et équipé en France, quand l'équipage était entièrement composé de marins français et quand les canots lignes et instruments nécessaires avaient été fabriqués en France.

Elle laissa la prime à 50 fr. par tonneau à condition que l'équipage fût composé des $\frac{2}{3}$ de marins français et que le capitaine de l'expédition fût français.

Elle diminua la prime à 40 fr. par tonneau si la moitié de l'équipage seulement était composé de marins français. Encore exigeait-elle que l'un des deux premiers officiers de l'expédition fût français.

M. Dupuis fut le premier à armer un bâtiment dont l'équipage fut entièrement composé de Français.

C'est en 1837 que la pêche à la baleine atteignit en France son développement le plus considérable dans ce siècle : 44 navires furent armés. Marseille arma un navire monté par 34 hommes ; Bordeaux 3 avec 123 hommes ; Nantes 3 avec 102 hommes ; Dunkerque 2 avec 70 hommes ; le Havre 35 avec 1142 hommes.

A partir de cette époque l'armement pour la pêche à la baleine périclita. En 1841, le Havre n'avait plus que 21 navires baleiniers, 13 en 1847, 5 en 1857 et 3 en 1862. A cette époque un jeune négociant Hâvrais, M. Emile Boissière, arma un

navire à la demande de quelques baleiniers qui appelaient à grands cris un nouvel armement, mais ce fut une tentative non renouvelée. Le dernier navire qui fut armé en France pour cette pêche fut le *Winslow*, qui quitta le Havre le 3 juillet 1868. Il n'était pas encore revenu quand éclata la guerre de 1870 et son retour passa inaperçu.

L'armement de la pêche à la baleine ne devait point être repris en France. Cependant la loi du 22 juillet 1851, complétée par les décrets des 20 et 22 Août 1851 et dont les dispositions sont encore applicables en vertu des lois de prorogation des 28 juillet 1860, 3 juillet 1870, 15 décembre 1880 et 31 juillet 1890, avait encore augmenté les encouragements accordés à cette pêche :

1^o Les conditions exigées pour exercer le commandement sont réduites ; il n'y a plus besoin d'un capitaine au long cours, un patron avec brevet spécial suffit.

2^o La moitié des fonctions d'officiers, harponneurs et patrons peuvent être confiées à des étrangers. Le navire dont 1/3 des officiers seulement est étranger a droit à une prime.

3^o Des primes sont accordées par tonneau de jauge mais seulement jusqu'à 600 tonneaux.

A Au départ :

a 70 fr. si l'équipage est exclusivement français.

b 48 fr. si le tiers au plus de l'état-major est étranger.

B Au retour.

a 50 fr. pour les armements de la 1^{re} catégorie.

b 24 fr. pour les armements de la 2^e catégorie.

Pour toucher ces primes, il suffit qu'ils aient pratiqué la pêche au delà des caps et qu'en outre ils rapportent au moins un demi chargement ou que leur campagne ait duré 16 mois.

4° Une prime de 15 fr. par quintal d'huile de cachalot rapporté est accordée aux bâtiments qui se sont élevés jusqu'au 28^e degré de latitude Nord dans le Pacifique et dont la campagne a duré 30 mois.

La pêche à la baleine se fit longtemps dans l'Océan Atlantique au-dessous du 50^e parallèle Nord. Mais la baleine poursuivie sans relâche finit par quitter ces régions comme elle avait abandonné jadis le golfe de Gascogne et elle se réfugia dans les mers polaires.

La pêche à la baleine se divisa alors en deux sortes de pêches :

1° La pêche du Nord qui se fait au nord du 50^e parallèle.

2° La pêche du Sud au-dessous du 30^e parallèle sud sur les bancs du Brésil, les côtes de la Patagonie et le cap Horn pour de là s'étendre dans les mers glacées du sud jusqu'au 62^e degré de latitude.

Pour pratiquer la pêche dans le Nord, les baleiniers partaient vers le mois de mars pour rentrer vers la fin d'octobre. Ils ramenaient le lard à bord dans leurs cales pour le fondre à terre.

Dans le sud on pratiquait la pêche du mois de mai au mois de mars de l'année suivante, quelquefois plus longtemps quand la pêche avait été mauvaise. A cause de la durée de la campagne et des températures élevées, qu'il fallait traverser pour rentrer en France, on ne conservait pas le lard en nature et on fondait l'huile à bord.

Les navires baleiniers avaient un équipage de 40 à 50 hommes et portaient 6 à 7 chaloupes. Ces chaloupes longues de 8 à 9 mètres étaient montées par 4 rameurs, 1 harponneur et 1 patron. Elles étaient armées de 7 lignes en cordage de chanvre non goudronné pour lui laisser son élasticité, de 3 harpons en fer pour être lancés sur l'animal, de 6 lances pour l'achever, d'un pieu en fer, d'un hachot, d'un marteau et d'une boussole. Aussitôt la baleine signalée, l'équipage se répartissait dans les chaloupes en laissant à bord le nombre d'hommes nécessaires pour la manœuvre et les signaux. Les chaloupes tâchaient d'arriver le plus près possible de l'animal sans l'effrayer. Quand une des chaloupes était à bonne distance du cétacé le harponneur le harponnait. Les autres chaloupes s'approchaient alors, remettaient leurs lignes à la chaloupe d'où l'on avait harponné la baleine, afin qu'on puisse les ajouter à celles de la première quand elles seraient épuisées, et suivaient le sillage de l'animal pour l'achever lorsqu'il viendrait respirer à la surface. Cette pêche n'était pas sans dan-

gers : la chaloupe harponneuse pouvait être engloutie si son équipage ne filait pas assez vite les lignes ; les autres chaloupes pouvaient être chavirées par la baleine. Celle-ci une fois tuée, on la ramenait au navire, la hissait le long du bord et la dépeçait.

Quelles furent les causes de la ruine de l'armement de la pêche à la baleine en France ? Elles paraissent avoir été assez nombreuses.

L'ordonnance du 14 février 1819 qui avait pour but d'encourager cette pêche au profit des marins français n'y fut point étrangère. Pour toucher des primes plus élevées, les armateurs renvoyèrent les officiers et les marins étrangers plus experts dans cette pêche que les marins français. Ils se disaient que, si la pêche n'était pas fameuse, pourvu qu'ils aient doublé le cap Horn et fait le voyage demandé, ils toucheraient la prime, qui paierait largement les frais de l'expédition. En effet, ces primes variaient suivant le tonnage entre 30 et 50,000 fr. ; elles pouvaient même, dans certains cas, atteindre 90,000, 100,000 et même parfois 120,000 fr.

Mais les armateurs, en faisant ce raisonnement, oubliaient les hasards de la mer, les maladies, les accidents.

La baleine, chassée avec acharnement, s'était réfugiée dans les mers polaires et les prises devenaient plus difficiles et moins nombreuses d'année en année, d'autant plus que la pêche active pratiquée par les

Américains, les Anglais, les Norwégiens, les Russes, avait considérablement réduit le nombre de ces mammifères qui se reproduisent lentement.

Enfin, nos armateurs ne voulurent point renoncer à la routine et remplacer le harpon et les lignes filantes que les glaces rompaient continuellement par le fusil ou le canon harpon, qui permettaient d'atteindre la baleine de plus loin et dont se servaient les pêcheurs étrangers.

Il est regrettable que cette pêche n'existe plus en France car elle était un métier assez rémunérateur pour les hardis marins de Normandie et de Bretagne et une source de matelots aguerris et intrépides pour notre flotte, qui y puisait ses meilleurs équipages.

2° *La pêche à la Morue.*

La pêche à la morue est actuellement la seule grande pêche pratiquée en France. Elle a une importance considérable puisqu'elle occupe 12.000 marins et que son produit annuel est en moyenne de 13 millions de francs.

Cette pêche se fit assez activement autrefois dans la Manche, c'était alors une petite pêche puisque les bateaux rentraient chaque soir au port. Mais depuis la fin du xvii^e siècle la morue a presque entièrement disparu de cette région. La cause de cette disparition est non

point la pêche active qui en fut faite, car la morue se reproduit avec une rapidité considérable, mais probablement le refroidissement des eaux de la Manche. En effet, il est reconnu aujourd'hui que la morue habite seulement les eaux qui ont une certaine température, 4 degrés environ.

Nos pêcheurs pratiquent actuellement la pêche à la morue : à Terre-Neuve, en Islande et dans la mer du Nord.

Les conditions d'engagement, qui d'ailleurs ne sont pas les mêmes dans les différents ports armant pour le même endroit, varient, ainsi que les moyens employés pour cette pêche, suivant les lieux où elle est exercée. Aussi nous étudierons successivement la pêche à la morue à Terre-Neuve, celle d'Islande et celle dans la mer du Nord.

A. La pêche de la morue à Terre-Neuve.

Cette pêche est pratiquée, depuis fort longtemps, par les pêcheurs français. Ce furent les Basques qui, entraînés dans ces parages à la poursuite de la baleine, exercèrent, les premiers parmi les Européens, dans cette région, une pêche qu'ils voyaient les indigènes pratiquer. Bientôt les Bretons, les Normands et les Flamands suivirent cet exemple.

M. Marc Lescarbet dans son « Histoire de la nouvelle

France » écrite en 1608 dit : « De toute mémoire d'homme et dès plusieurs siècles nos Dieppois, Malouins, Rochellois et mariniers du Havre-de-Grâce, de Honfleur et autres lieux font les voyages ordinaires en ces pays pour la pêche de morues ».

R. J. Valin dans son « Nouveau commentaire de l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 », place la découverte de Terre-Neuve par les pêcheurs français cent ans avant la découverte des Antilles par Christophe Colomb. L. Vitet, dans son « Histoire des anciennes villes de France », cite un navire expédié de Honfleur pour Terre-Neuve en 1506 et un autre expédié peu après de Dieppe pour fonder un établissement à Terre-Neuve.

D'après Anderson, ce fut en 1536 que les Français envoyèrent le premier bateau qui pêcha la morue sur le grand banc.

Depuis, cette pêche n'a jamais cessé d'être pratiquée par les pêcheurs de Normandie et de Bretagne.

En 1898 Saint-Malo a expédié sur les bancs de Terre-Neuve 58 navires, Cancale 15, Binic 15, Granville 30, Saint-Valery-en-Caux 1, Fécamp 53, Paimpol 1, Dahouet 1. De plus Saint-Malo et Saint-Servan ont envoyé à la côte de Terre-Neuve 8 navires et Binic 1.

En outre, chaque année, un grand nombre de marins partent de Saint-Malo sur des vapeurs ou de grands voiliers pour aller armer les goëlettes de Saint

Pierre et aussi pour pratiquer la pêche dans les eaux de cette île.

L'engagement des marins pour Terre-Neuve se fait dès le retour des navires morutiers et de préférence parmi les équipages qui ont fait la campagne précédente.

A Saint-Malo, la foire des Terre-Neuvas se tient au « Vieux-Bourg », ramassis de vieilles maisons au croisement des routes de Rennes à Saint-Malo et de Dol à Dinan, le premier lundi de décembre.

Il y a là environ 2,000 gars des communes voisines de St-Malo qui formeront une partie des équipages des navires du port et des goélettes de St-Pierre. Ce sont : ou de vieux marins, qui pêchent la morue depuis longtemps ou des paysans qui, à cause de leur misère, ont renoncé à cultiver la terre et cherchent un métier plus rémunérateur capable de les faire vivre eux et leur famille, ou des jeunes gens qui n'ont jusqu'alors navigué que le long des côtes.

Ces engagements se traitent le plus souvent au cabaret ; quelquefois les pourparlers commencent dehors, mais c'est toujours devant une « bolée » de cidre ou un verre d'alcool que l'accord se fait.

Mais la foire des Terre-Neuvas ne fournit pas entièrement les équipages de tous les navires, et les capitaines et patrons se hâtent d'engager le nombre de matelots suffisant, afin de pouvoir les choisir. Ils vont trouver les matelots réputés bons pêcheurs chez eux,

pour tâcher de les attacher au navire qu'ils auront à diriger; ils parcourent les auberges de la côte et petit à petit complètent ainsi leur rôle d'équipage. Dans tous les ports de Bretagne, les engagements se font de la même façon à cette différence près que la foire des Terre-Neuvas n'existe qu'à St-Malo.

A St-Malo et dans presque tous les ports de Bretagne, il y a deux sortes d'engagements :

1^o L'engagement au tiers franc;

2^o L'engagement au cinquième.

1^o Dans l'engagement au tiers franc les engagés ont : Le tiers du prix de vente des produits, dont on a défalqué le tiers des frais d'achat d'applets pour la boîte et d'achat de la boîte, le tiers de la commission de vente, le tiers des gratifications aux capitaines, second, saleur, maîtres, patrons de doris et la totalité des gratifications aux avant de doris.

L'avance que l'on fait aux engagés lors du départ est remboursable.

La capitaine à 3 parts et 5 0/0 sur la vente. Il gagne en général 9 à 10,000 francs.

Le second à 2 lots, 3 francs pour 1000 morues, 5 francs par barrique d'huile et une gratification d'environ 200 francs. Il touche entre 1200 et 1500 francs.

Le saleur à un lot $1/4$, 3 francs pour 1000 morues, 5 francs par barrique d'huile. Son gain est de 900 à 1000 francs.

Chaque maître à un lot $1/2$, une gratification d'environ 150 francs et 3 francs pour 1000 morues. Il touche de 1000 à 1100 francs.

Chaque patron de doris a un lot, $20/1000$ sur la moyenne des morues prises par doris et une gratification d'environ 100 francs. Il gagne de 7 à 800 francs.

Chaque avant de doris a un lot, $20/1000$ sur la moyenne des morues prises par doris. Il touche 5 à 600 francs.

2° Dans l'engagement au cinquième, les avances au départ appartiennent aux engagés. On les appelle « avances perdues ». En plus de ces avances, l'équipage a le cinquième du prix de vente dont sont défalqués : un cinquième des frais de vente, pilotage, courtage, intérêt des fonds, achat ou pêche de la boîte ainsi que les gratifications sur les mille de morues pêchées.

Les conditions au cinquième sont plus avantageuses aux pêcheurs pour les pêches médiocres à cause des avances perdues et moins avantageuses pour les pêches fortes.

Le capitaine a 3 parts, 5 0/0 sur la vente et des gratifications. Il se fait 9 à 10,000 francs.

L'engagement des seconds, saleurs et maîtres est dans les mêmes conditions que pour la pêche au tiers franc.

Les patrons de doris ont une part et $15/1000$ sur la pêche de leur doris. Ils touchent environ 800 francs.

Les avant de doris ont une part et 10/1000 sur la pêche de leur doris, soit environ 630 francs.

En plus, dans l'engagement au tiers franc comme dans l'engagement au cinquième, les marins reçoivent le « denier à Dieu », qui n'est pas porté sur les conditions de l'engagement et qui varie suivant le plus ou moins de sacrifices que l'armateur veut consentir pour engager tel marin réputé bon pêcheur. Ce denier à Dieu est au minimum de 25 francs. Il s'élève pour certains marins jusqu'à 100 francs et plus parfois.

Les avances sont versées au moment où, par l'inscription au rôle faite par le commissaire de l'inscription maritime, l'engagement ne peut plus être rompu d'un côté ni de l'autre. Ces avances s'élèvent souvent à 450 ou 500 francs. Aussi le pêcheur reçoit ainsi, à l'avance, presque toute la rémunération à laquelle il a droit et, au retour de la campagne, il n'aura qu'une solde presque dérisoire à recevoir. Ces avances sont employées pour moitié environ à l'achat d'habillements et d'objets nécessaires pour la campagne et pour l'autre moitié à payer les dettes contractées chez le boulanger et l'épicier. Aussi le matelot part sans presque rien laisser à sa femme et à ses enfants, qui devront vivre à crédit pendant son absence.

Parmi les équipages engagés au tiers et au cinquième il y a toujours des hommes engagés au mille (30 à 50 fr. 0/00), Mais ces engagements sont toujours une excep-

tion, les armateurs ne les acceptent que forcés et pour s'assurer les meilleurs pêcheurs. Les équipages des navires métropolitains sont maintenant presque tous engagés au cinquième, et au contraire les équipages des goélettes coloniales sont engagés au tiers.

A Fécamp, le recrutement des marins pour Terre-Neuve se fait dès l'arrivée en France des marins, qui ont fait la campagne précédente. Ce recrutement est fait par le capitaine ou plus souvent le subrécargue. En effet, sur les navires de Fécamp, il y a généralement à côté du capitaine, qui peut être un excellent marin mais un mauvais pêcheur, un simple matelot appelé subrécargue, excellent pêcheur, à qui l'on confie la pêche et qui prendra la direction de l'opération aussitôt que le bâtiment sera sur le banc. Cette dualité de commandement est regrettable car il arrive quelquefois sur le banc, des difficultés entre les deux chefs. En engageant les matelots on leur verse le « pur don », qui varie suivant les sollicitations dont l'homme est l'objet et sa réputation comme pêcheur. Ce pur don varie de 200 fr. à 400 ou 450 fr. Il n'est pas porté sur les rôles d'équipages et par suite n'est pas soumis à la retenue de 3 0/0 en faveur de la caisse des Invalides de la marine.

Avant le départ, en passant au bureau de la marine où les engagements deviennent définitifs, les matelots reçoivent de nouveau une somme fixe, nommée « pot de vin » ainsi répartie :

Le capitaine.....	500 fr.
Le second et le saleur chacun.....	400 fr.
Chaque matelot.....	300 fr.
Chaque novice.....	250 fr.
Chaque mousse.....	150 fr.

Bien qu'il n'y soit pas obligé, l'armateur peut encore faire à ses hommes des avances à reprendre plus tard sur la part qui leur reviendra. Les hommes sont, en effet, engagés à la part.

Les avaries communes dans lesquelles on fait rentrer : les sommes données en « pot de vin » au moment de la confection du rôle, les gratifications accordées aux capitaines, officiers, patrons de doris et matelots ainsi que les purs dons faits au moment de l'engagement sont déduites du produit brut de la pêche.

Cette déduction opérée, l'armateur garde les $\frac{4}{5}$ et l'équipage se partage l'autre cinquième.

Le capitaine reçoit deux lots, plus un troisième lot à titre de gratification si le gain du voyage dépasse 300 fr. au lot. Il a en outre 2 0/0 de pratiques sur le produit brut de la pêche, escompte et commission déduits, et 15 fr. par 1000 morues pesant 2 kilog. 250 grammes sur l'excédent de 50,000 morues ramenées à ce poids moyen.

Le second et le saleur reçoivent chacun un lot et demi plus $\frac{1}{2}$ 0/0 de pratiques sur le produit net de la pêche.

Les patrons de doris reçoivent chacun un lot et un patronage de 60 fr. Il est en outre établi trois primes : la première de 100 fr., la seconde de 60 fr., la troisième de 40 fr. en faveur des trois doris qui ont la meilleure pêche et que chaque patron partage avec son matelot.

Les simples matelots ont chacun un lot.

Les novices trois quarts de lot.

Les mousses ont un demi lot.

A l'arrivée au port de débarquement du produit de la pêche, les équipages sont mis au commerce, c'est-à-dire payés au mois après le congédiement d'une partie des hommes.

Le capitaine reçoit alors : 150 fr. par mois.

Le second 80 fr., le saleur 70 fr., chaque homme 50 fr., le novice 35 fr., les mousses chacun 25 fr.

La durée de l'armement au commerce est en moyenne de 2 mois.

En dehors des conditions générales, des conditions spéciales concernent le capitaine et le subrécargue. Une gratification de 1000 fr. leur est généralement accordée, lorsque le produit de la vente atteint, après défalcation de la commission et de l'escompte une valeur de 80.000 fr. Au-dessus de ce chiffre la gratification est augmentée de 10 0/0 de l'excédent.

Le salaire moyen de chaque homme pendant les 9 mois de Terre Neuve peut être établi comme il suit :

Pur don.....	300 fr.
Pot de vin avant le départ.....	300 fr.
Valeur moyenne du lot à l'arrivée.....	400 fr.
TOTAL.....	1000 fr.

Ceux qui sont gardés pendant les deux mois de commerce reçoivent en outre 100 fr.

Ce mode d'engagement existait à Fécamp dès le XVIII^e siècle, mais les avances étaient alors bien moins fortes. Le capitaine touchait 150 livres, les autres officiers 75, les matelots 60, le novice 30, les mousses 15.

De plus ces avances étaient retenues à l'arrivée sur la part de bénéfices afférente à chacun pour être remboursées à l'armateur. En 1817, comme la population maritime avait été décimée par les guerres de l'empire, on fut obligé, pour trouver des marins pour la pêche à la morue d'augmenter les avances et de convenir qu'elles ne seraient plus retenues à l'arrivée comme elles l'avaient été jusqu'alors.

La pêche à la morue à Terre-Neuve se pratique soit sur le French-Shore soit sur les Bancs.

a. PÊCHE SUR LE FRENCH-SHORE

Le French-Shore est la partie de la côte de l'île de Terre-Neuve où nous avons le droit exclusif de pêche d'après les traités passés avec l'Angleterre.

Avant le traité d'Utrecht en 1713, qui mit fin à la guerre de la succession d'Espagne, l'île de Terre-Neuve nous appartenait et nos marins pouvaient pêcher la morue sur toutes ses côtes. L'art. 13 de ce traité nous enleva l'île de Terre-Neuve et les Anglais, pour se venger de notre marine et principalement de Saint-Malo, avaient émis la prétention de nous interdire la pêche dans les eaux de Terre-Neuve. Les commissaires français ayant dit qu'à ces conditions la France ne ferait pas la paix, il fut convenu que les sujets de la France auraient le droit de sécher et de pêcher le poisson sur la côte « depuis le cap de Bonavista jusqu'à l'extrémité septentrionale de l'île et de là en suivant la partie occidentale jusqu'au lieu dit la Pointe-Riche ». Le droit de pêche existait sur cette partie de la côte concurremment pour les Français et les Anglais.

En 1783, le traité de Versailles déplaça notre zone de pêche et la délimita du cap Saint-Jean au cap Ray, en passant par le Nord. Une déclaration du roi Georges II I annexée à ce traité impliquait que le droit de pêche accordé aux Français était « exclusif de toute concurrence anglaise ». Cette côte est ce qu'on appelle le French-Schore.

L'art. 13 du traité de Vienne de 1815 confirma le traité de Versailles. Mais les Anglais avaient profité des guerres de l'Empire pour s'établir sur le French-Shore et le gouverneur anglais dut, par une procla-

mation du 12 août 1822, ordonner aux habitants d'enlever les établissements qu'ils auraient créés sur le littoral concédé à la France et de faire sortir des havres et ports de cette côte tous les bateaux anglais qui y auraient été amenés.

Les difficultés à propos du French-Shore ont été nombreuses. Elles sont venues moins de l'Angleterre que de la colonie. En effet quand on nous a cédé nos droits de pêche, cette partie était presque inhabitée; elle avait 8 à 10.000 habitants, elle en a 200.000 aujourd'hui. Aussi cette servitude facilement acceptée autrefois, l'est difficilement maintenant.

En 1854, la colonie de Terre-Neuve devint autonome par la concession d'un gouvernement responsable et les conventions de 1857, 1867, 1877, 1885 faites entre la France et l'Angleterre n'ont pas été reconnues par la colonie.

Vers 1885, les difficultés ont augmenté à propos de la pêche du homard alors abondant sur la côte. Les Anglais prétendaient que les homards n'étaient pas des poissons, que nous n'avions pas le droit de prendre ces crustacés et alors ils ont établi des homarderies. Il en résulta des querelles entre Français et Anglais. En 1890, un *modus vivendi* fut établi. Aucune modification ne devait être apportée aux emplacements occupés par les établissements appartenant aux nationaux des deux pays au 1^{er} juillet 1889; mais des homarderies nouvelles ne pour-

raient être établies qu'après un accord intervenu entre les commandants des stations navales françaises et anglaises, et chaque fois qu'une homarderie nouvelle serait autorisée dans ces conditions, les pêcheurs de l'autre nationalité pourraient établir une nouvelle homarderie sur un point à déterminer par les commandants d'un commun accord.

Le 11 mars 1891 un arrangement fut signé entre la France et l'Angleterre emportant la nomination d'une commission arbitrale au sujet de la pêche du homard et de sa préparation.

Mais nous voulions qu'il y eût une loi impériale, qui s'imposât à la colonie. Cette loi fut votée par la Chambre des lords, mais alors la colonie s'émut et envoya à Londres son premier ministre qui décida la Chambre des communes à ne pas voter la loi. La France renonça alors à l'arbitrage et le *modus vivendi* de 1890 fut simplement renouvelé en 1891.

A propos des réclamations du parlement de Terre-Neuve relativement au French-Shore, lord Salisbury a reconnu dans un discours prononcé le 4 mai 1891 à la Chambre des lords l'incontestabilité de nos droits : « Les obligations internationales de l'Angleterre, a-t-il dit, sont supérieures à tous les droits des habitants de Terre-Neuve. Nous ne leur avons pas imposé le traité ; ils sont allés dans un pays où le traité existait déjà et faisait loi ; nous avons autant

le droit et le pouvoir de nous occuper des relations internationales qu'ils ont eux-mêmes le droit et le pouvoir de s'occuper de leurs propres affaires ». Le *modus vivendi* fut depuis 1891 renouvelé chaque année.

Mais, cette année, il y eut à Terre-Neuve un fort mouvement d'opinion contre le renouvellement du *modus vivendi* et en faveur d'une solution définitive de la question du French-Shore. On parla même en France d'abandon de nos droits sur cette côte moyennant une compensation. La crainte d'un pareil traité entre la France et l'Angleterre souleva de nombreuses protestations dans les populations maritimes de Bretagne et M. Garreau, sénateur d'Ille-et-Vilaine, posa à ce propos une question au ministre des affaires étrangères, M. Delcassé, qui répondit : « Que nos droits sont manifestes, qu'ils n'ont jamais été et ne sauraient être mis en doute ». (1)

Le *modus vivendi* fut enfin renouvelé mais le gouvernement anglais dut consentir à Terre-Neuve d'importantes concessions. Aussi de nouvelles difficultés sont fort à craindre quand expirera le *modus vivendi* le 31 décembre 1901.

N'ayant pu faire méconnaître par l'Angleterre nos droits sur le French-Shore, les Terre-Neuviens usèrent d'un moyen détourné pour essayer de faire disparaître les pêcheries françaises.

(1) Séance du 11 Février 1901.

Nos pêcheurs achetaient aux marins anglais le hareng et le capelan nécessaires comme appât pour pêcher la morue. Le parlement de St-Jean vota le Bait-Bill qui défend, sous peine de fortes amendes, aux pêcheurs anglais de vendre à nos marins cet appât. Cette mesure pouvait nuire considérablement aux pêcheries françaises de Terre-Neuve ; mais nos marins ont eu la chance de trouver sur le grand banc des quantités considérables de bulots dont la morue est très friande et le Bait-Bill s'est retourné contre les Terre-Neuviens qui, chaque année, perdent 500.000 fr. de produits qu'ils ne peuvent vendre et dépensent 60.000 dollars pour équiper des navires chargés de l'exécution du Bait-Bill.

La pêche sur le French-Shore est réglée par le décret du 2 mars 1852, complété par celui du 22 mars 1862. Le premier pose comme le faisait l'ordonnance du 24 avril 1842 et avant elle l'arrêté du 15 pluviose an XI que les havres, places et graves aux côtes est et ouest de l'île de Terre-Neuve ne seront pas aux choix du premier arrivé ni du premier occupant.

Tous les cinq ans les places sont mises au sort dans une assemblée d'armateurs à Saint-Servan. Cette assemblée a lieu au mois de janvier.

Les armateurs désignent les navires qu'ils expédieront dans ce but.

Les bâtiments sont divisés en trois séries :

1^o Les bâtiments de 142 tonneaux et au dessus, ayant un équipage de 30 hommes au moins.

2^o Les bâtiments de 90 à 142 tonneaux ayant un équipage de 25 hommes au moins.

3^o Les bâtiments de moins de 90 tonneaux ayant un équipage de 20 hommes au moins.

Le tirage a lieu par classe de navire en commençant par la première, puis la deuxième et enfin la troisième.

Les places concédées se divisent en trois classes :

La première pouvant contenir 15 bateaux et au dessus.

La deuxième pouvant contenir de 10 à 15 bateaux.

La troisième pouvant en contenir 9 et au dessous.

Chaque capitaine reçoit un bulletin de mise en possession de la place dont il est concessionnaire et aucun armateur ne peut obtenir pour le même navire la concession simultanée de places sur la côte est et ouest de l'île de Terre-Neuve.

Les places de première classe occupées par un navire de première série, peuvent armer deux seines.

Les places de première classe occupées par un navire de série inférieure ne peuvent armer qu'une seine. Les places de deuxième et de troisième classe ne peuvent armer qu'une seine.

Les places non attribuées sont affectées aux navires qui font la pêche du banc avec sécherie ultérieure sur la côte; il en est fait un tirage spécial.

En principe il ne peut y avoir pour chaque place, qu'un seul navire concessionnaire, toutefois les armateurs ont le droit, sauf pour le havre du Petit-Port, de s'adjoindre des navires non concessionnaires.

Chaque armateur est autorisé à conserver pendant cinq ans la place qui lui est accordée à conditions d'expédier le même nombre de navires de même série. Il conserve pendant ce temps la jouissance des chauffauds, des graves et est tenu au bout de la cinquième année de jouissance de constater par un procès-verbal signé de deux capitaines voisins l'état de l'établissement dont il a joui. Mais cette obligation n'a aucune sanction, car la même obligation n'est pas imposée à la prise de possession.

Sous le décret du 2 mars 1852, le départ pour la côte Ouest du French-Shore ne pouvait avoir lieu avant le 1^{er} mars et le départ pour la côte Est avant le 20 avril.

Depuis le décret du 12 janvier 1891, le départ peut pour l'une et l'autre côte avoir lieu à partir du 1^{er} mars.

En effet, beaucoup de navires qui vont pêcher au French-Shore s'arrêtent, à l'aller, sur le grand banc en attendant que les glaces aient disparu des côtes.

Les art. 17 et 20 du décret de 1852 donnent au plus âgé des capitaines établis dans le même havre le droit d'assurer l'ordre et de régler les différends qui pourraient survenir. Il est chargé de l'autorité judiciaire et de l'autorité administrative. Il a la mission de ré-

soudre les contestations qui pourraient naître entre les capitaines et de réunir, en cas de crime ou délit du ressort des tribunaux, les renseignements nécessaires, pour pouvoir, à l'arrivée dans un port de France, poursuivre l'information régulière. Il garde minute des décisions, qu'il prend, constatées par des procès-verbaux toutes les contraventions au décret du 2 mars 1852 et remet, à son arrivée en France, ces procès-verbaux au commissaire de l'Inscription maritime du port d'où il est parti. Il doit dénoncer aux commandants des bâtiments de l'Etat toutes les contraventions aux règles concernant le régime de la pêche. Il porte le nom de capitaine prud'homme de la baie et est avant tout un conciliateur.

Du cap St-Jean au cap Normand, qui est la partie de la côte exposée aux banquises polaires, les navires désarment dans les havres et places qui leur sont assignés. Ils sont obligés d'y débarquer le nombre d'hommes correspondant à leur série.

Du cap Ray au cap Normand dans quelques havres la pêche est aussi sédentaire, mais dans la plupart les concessionnaires se contentent d'y mouiller une fois dans la saison afin de conserver la jouissance de la place qui leur a été concédée. En effet, sur cette partie de la côte, ils ne sont pas tenus à une occupation effective permanente.

Actuellement la pêche française est localisée dans un petit nombre de plages qui sont : l'île Rouge, le

Vieux Port-au-choix, Bonne-Baie de St-Jean sur la côte Ouest; St-Julien, les grandes îlettes sur la côte Est.

La pêche sur le French-Shore est bien moins dure que la pêche sur le banc. C'est presque la pêche côtière. Les pêcheurs reviennent chaque soir coucher à terre. Un établissement de pêche à Terre-Neuve comprend : le chauffaud, sorte de grand bâtiment en bois formé de tronc d'arbres non équarris et couvert d'une toile qu'on enlève au départ pour lui donner l'apparence d'établissement temporaire exigé par les traités, et le casernement des hommes où il y a des couchettes munies d'un matelas et d'une couverture que les marins doivent apporter de France.

La pêche se fait au moyen de lignes de fond ou de seines de 150 à 180 brasses de longueur sur la côte ouest, et seulement avec des seines sur la côte est ; le décret du 22 mars 1862 n'autorise, en effet, les lignes de fond que sur la côte ouest.

En revenant de la pêche, les pêcheurs jettent les morues dans les chauffauds et là les préparent. Ils les vident, les salent et les exposent sur la grève pour recevoir les rayons du soleil. Il faut alors les retourner fréquemment, puis lorsqu'elles sont sèches les mettre en tas. Ce travail est fait par les « graviers ». Ce sont des jeunes gens, presque des enfants, originaires de l'intérieur du département des Côtes-du-Nord. Pendant 9 mois de l'année ils travaillent 16

heures par jour et touchent pour cela 100 fr. au bout de la campagne.

La base de la nourriture des pêcheurs du French-Shore est : de la soupe aux têtes de morues dont la principale qualité est d'être bien chaude, du pain toujours frais, dont on renouvelle la provision à mesure qu'elle s'épuise, des pommes de terre, parfois des légumes.

Chaque homme reçoit par semaine 500 grammes de lard salé, 250 grammes de beurre salé et autant de graisse, 2 quarts de vin, un le dimanche et un le jeudi ; quelques-uns reçoivent un quart quotidiennement. On leur donnait en plus autrefois 6 boujarons d'eau-de-vie ou un tiers de litre par jour et on augmentait la dose les jours de pêche abondante et de surcroît de travail, pour leur faire oublier la fatigue et l'absence de sommeil. La quotité de 6 boujarons était la quotité avouée, mais le plus souvent on distribuait aux pêcheurs jusqu'à un demi-litre d'alcool. La dépêche ministérielle du 6 février 1896 est venue fixer à 25 centilitres par jour la ration d'eau-de-vie pour les pêcheurs de la côte de Terre-Neuve et du banc, ration qui n'était pas limitée auparavant. Mais il est à craindre que malgré cette sage mesure l'alcool continue à être distribué en grande quantité aux malheureux pêcheurs, qui y puisent une force factice sans se rendre compte combien ce qu'ils appellent la « boëtte du marin » leur est nuisible.

Parmi les ports de France qui arment à la pêche à la morue, St-Malo et St-Servan sont presque seuls à envoyer des navires sur la côte de Terre-Neuve. Binic et Fécamp furent, en 1898, les deux autres ports représentés sur le French-Shore et encore ils n'envoyèrent chacun qu'un seul navire.

Les pêcheurs de St-Pierre, qui pendant quelques années avaient abandonné la pêche sur le French-Shore, recommencent à s'y installer de nouveau depuis 1893.

Les St-Pierrais choisissent parmi les places non attribuées lors du tirage au sort dans l'assemblée des armateurs de St-Servan.

Quelques navires font, en plus de la pêche à la morue, la pêche au homard qui devient pour certains la pêche principale. Cette pêche se fait au moyen de doris où montent deux hommes. Les doris placent les casiers et vont les visiter tous les matins.

Le patron de doris est engagé à un salaire de 400 à 500 fr. et reçoit en outre de 4 à 5 fr. par 1000 homards.

L'avant de doris gagne 250 à 300 fr. et de plus 1 fr. 50 par 1000 homards.

Les homards ainsi pêchés sont préparés et mis en conserve dans des établissements établis sur la côte, ce qui cause de nombreuses protestations de la part des Terre-Neuviens. St-Malo est la seule ville qui arme pour la pêche au homard, d'ailleurs en décroissance actuellement.

b. PÊCHE SUR LE BANC.

Si la pêche sur le French-Shore n'est ni très pénible ni très dangereuse, il n'en est malheureusement pas de même pour la pêche sur le banc de Terre-Neuve. Les pêcheurs restent en pleine mer pendant une période de sept longs mois, coupée seulement par une escale de quelques jours à St-Pierre. Ce séjour à St-Pierre n'existe même plus pour certains, depuis que l'on a augmenté le tonnage des navires afin de leur permettre de rapporter eux-mêmes toute leur cargaison dans les ports de France. Pendant ces sept mois, souvent passés au milieu des brumes, ils sont exposés aux tempêtes, aux abordages des glaces flottantes ou des grands courriers ; ils sont réduits à une nourriture primitive où l'alcool tient une grande place et n'ont pour se reposer que de misérables couchettes dans un poste d'équipage le plus souvent sale et répugnant.

Les navires dont on se servait autrefois pour faire la pêche sur le banc étaient des navires de 50 à 200 tonneaux ; avant 1877 les plus grandes goélettes avaient de 200 à 300 tonneaux. Aujourd'hui on emploie des navires qui ont parfois jusqu'à 450 tonneaux.

L'équipage d'un Terre-Neuvier moderne comprend environ 30 hommes : 1 capitaine, 1 second, qui fait

généralement l'office de trancheur sur les lieux de pêche, 1 saleur, qui est en même temps lieutenant ou chef de quart, 12 patrons de doris, 12 matelots, 2 novices et 2 mousses.

Un décret du 12 février 1892, qui modifie les décrets du 16 février et du 29 avril 1889, fixe le minimum des équipages des Terre-Neuviens armés pour la pêche au grand banc. Les navires qui jaugent 142 tonneaux et au-dessus doivent avoir un équipage minimum de 25 hommes (1) et ceux de moins de 142 tonneaux de jauge un équipage de 20 hommes.

Les goélettes armées à Saint-Pierre et Miquelon pour faire la pêche sur les bancs sont également soumises à un minimum d'équipage : 25 hommes quand le navire jauge 142 tonneaux et au-dessus, 20 hommes au moins si le navire jauge de 90 à 142 tonneaux, et 1 homme par 4 tonneaux 50 centièmes pour les navires au-dessous de 90 tonneaux.

Le départ pour la pêche sur le banc ne peut avoir lieu avant le 1^{er} mars (décret du 12 janvier 1891). En réalité les premiers navires ne partent guère avant le milieu de mars et tous ont quitté la France vers le milieu d'avril.

Pendant le voyage les hommes sont répartis en deux

1) Ce décret a réduit l'équipage minimum puisque le décret du 29 avril 1889 exigeait 30 hommes pour les navires de 142 tonneaux de jauge et au-dessus, et 25 hommes pour ceux de moins de 142 tonneaux de jauge.

escouades qui font le quart alternativement : les tribordais sous la direction du second, les babordais avec le saleur. Le quart est de 4 heures de jour comme de nuit.

Une fois arrivé sur le banc, quand le capitaine a trouvé un fond de morue il fait jeter l'ancre. S'il y a un subrécargue, c'est lui qui prend la direction des opérations tout en restant sous le contrôle du capitaine qui reste chargé de la responsabilité devant la loi.

C'est alors que commencent les souffrances pour l'équipage.

Aussitôt on met les doris à la mer pour pêcher le bulot, qui servira à boëtter les lignes qu'on emploie pour la pêche à la morue et que les doris vont placer chaque soir.

Les doris sont des barques plates, remarquablement légères et faciles à manœuvrer. Ils sont montés par deux hommes, le patron et l'avant de doris. Chaque doris reçoit 24 pièces de lignes de 75 brasses chacune, ce qui fait 1800 brasses ou 3 kilomètres de lignes. C'est deux ou trois heures avant le coucher du soleil que le capitaine envoie chacun de ses dix doris dans un aire de vent différent pour placer les lignes. Au début d'un mouillage on commence par les filer à cent brasses du navire, mais, à mesure que les détritits jetés du bord empoisonnent le fond et chassent le poisson, les doris doivent s'éloigner davantage.

Aussi par les temps de brume, si fréquents dans ces parages, arrive-t-il souvent que les doris s'égarer et s'en vont à la dérive, restant plusieurs jours avant de regagner le bâtiment, lorsqu'ils ne se perdent pas complètement. Afin de permettre à ceux qui les montent de retrouver leur route ou d'avoir quelque nourriture pour attendre le moment où ils seront recueillis par un navire, une circulaire ministérielle de 1892 prescrit l'embarquement dans les doris d'un approvisionnement d'eau et de vivres pour trois jours, ainsi que d'un compas et d'une boussole. Mais les marins sont si négligents que les provisions embarquées au début de la campagne pour se conformer à cette circulaire ne sont jamais renouvelées et pourrissent.

Le travail des marins sur le banc est extrêmement pénible et je ne pense pas qu'il existe de métier aussi dur que celui des pêcheurs de morue.

Il se lèvent à deux heures et demie ou trois heures dans la première saison, quatre heures seulement en août et septembre. Alors ils déjeûnent avec un peu de biscuit, de café et un boujaron d'eau-de-vie. Ils partent ensuite dans les doris pour relever les lignes. Cette opération dure trois heures et demie environ. Au retour, vers huit ou dix heures, ils absorbent un second boujaron d'eau-de-vie puis embarquent la morue et les lignes à bord. Ce travail fini (il dure une heure et demie environ), les marins déjeûnent. La cuisine est faite par le mousse, jeune garçon de 12 à 15 ans, qui

reste seul à bord avec le capitaine et le saleur. Le repas se compose de morue bouillie ou de flétan ; les marins sont assis en rond autour d'une énorme gamelle où chacun puise à son tour. On boit de la bière de pin faite à Terre-Neuve et un boujaron d'eau-de-vie ; le déjeuner dure dix minutes. Immédiatement après l'équipage se met à la préparation de la morue. Il l'ébrouaille (enlève les intestins et le foie) et jette les morues ébrouillées au milieu d'un parc rectangulaire construit vers le milieu du pont. C'est alors que commence le travail du décolleur ; celui-ci est généralement un novice de première année engagé exprès dans ce but. Ce travail, qui consiste à ouvrir la morue, est excessivement pénible et dure quelquefois fort longtemps. Un novice raconte qu'il est resté près de treize heures, de dix heures du matin à onze heures du soir à décoller des morues. Quand la morue est décollée, elle est lavée et jetée dans la cale au saleur qui la met en piles et la couvre de sel.

Si la pêche a été peu abondante, l'équipage va pêcher de la boëtte et seuls le capitaine, le saleur, le novice et le mousse travaillent le poisson. Une fois la morue ébrouillée, les pêcheurs boëttent leurs lignes souvent fort embrouillées. Les lignes prêtes, ils collationnent avec du biscuit, du beurre et un boujaron d'eau-de-vie, puis ils partent vers quatre heures pour les placer. Ce travail dure deux heures en moyenne.

Au retour, à six heures, ils prennent un nouveau boujaron d'eau-de-vie. Peu après ils dînent. Ce repas est composé de soupe de têtes de morues et de patarin de flétan (ragoût aux pommes de terre) et d'un cinquième boujaron d'eau-de-vie. Vers sept ou huit heures ils se couchent. Un homme de quart est toujours sur le pont, la durée du quart est de une heure. S'il se présente des bancs d'encornets, immédiatement tout l'équipage est réveillé et passe la nuit à cette pêche.

La nourriture sur le banc se compose donc en somme : de morues ou de flétan de biscuit à discrétion (le pain emporté de France a été épuisé dans les quelques jours qui ont suivi le départ) et de pommes de terre. Les pêcheurs touchent en outre le graissage : 250 grammes de beurre et 250 grammes de graisse de Normandie par semaine et par homme. Comme boisson on leur donne de la bière de Pin fabriquée à Terre-Neuve et de temps en temps un quart de cidre ou de vin. En revanche on ne leur refuse pas l'alcool. Malgré la dépêche ministérielle du 6 février 1896, qui fixe à 25 centilitres par jour la ration d'eau-de-vie pour les pêcheurs du banc, on leur en donne quotidiennement un tiers de litre et quelquefois davantage quand la pêche a été abondante pour stimuler leur zèle.

Le poste d'équipage, où vivent, mangent, et couchent les hommes, est une petite salle empuantie

d'odeurs âcres et éclairée par une lampe fumeuse. M. Le Dr Cazeau, médecin de la station, fait de ces postes d'équipage un tableau vraiment saisissant : « Le poste d'équipage est toujours, dit-il, un trou sombre aux murailles suintantes, au plancher boueux, ne communiquant avec l'extérieur que par un panneau chargé d'amener l'air et la lumière, mais d'où s'échappe en réalité une odeur indéfinissable qui vous arrêterait au seuil même, si l'on ne voulait voir jusqu'à quel point les prescriptions de l'hygiène la plus élémentaire sont impunément négligées. Ils sont là 5, 10, 25 adultes et hommes mûrs dans un espace trop étroit pour le nombre. Ils apportent leurs vêtements mouillés, qui dégagent une buée aussi épaisse que la brume du dehors. Ils y prennent leur repas jetant à terre le fond d'une gamelle de soupe, d'un verre de cidre, des os, des arêtes de poisson, faisant plus encore pour ne pas monter sur le pont à certaines heures de la nuit. Les couchettes occupées le plus souvent par deux hôtes sont des cavités obscures dans lesquelles pourrissent des matelas jamais exposés à l'air, avec des couvertures perpétuellement humides. Le plancher est couvert d'une couche gluante qu'on laisse par négligence. Un mousse est officiellement chargé de la propreté du poste, mais une fois sur le banc il travaille à la morue comme tout le monde et les hommes ralliant le bord se couchent sans retard et apprennent vite à vivre dans une saleté immonde ».

Pour remédier à cet état de saleté qui existe aussi dans les postes d'équipage des navires envoyés à Islande, une dépêche ministérielle du 21 mars 1896 décida de donner des primes pour récompenser les navires les mieux tenus.

Elle institua : 1^o une prime unique de 500 francs pour le navire dont la propreté serait supérieure à celle de tous les autres ; 2^o des primes de 200 francs pour ceux qui auraient une très bonne tenue ; 3^o des primes de 100 fr. pour ceux qui auraient une bonne tenue.

Le Conseil général de St-Pierre-et-Miquelon suivit le même exemple et dans sa séance du 31 mars 1896, vota l'affectation d'une somme de 1350 fr. à la concession aux goélettes locales de 10 primes de propreté. La dépêche du gouverneur du 13 avril 1896 a réglé la répartition de ces primes : 1^{re} une prime exceptionnelle de 250 fr. ; 2^e 4 primes de 150 fr. pour les navires notés très bonne tenue ; 3^e 5 primes de 100 fr. pour les navires notés bonne tenue.

Ces encouragements ont déjà produit quelque effet et sur beaucoup de navires il y a une amélioration sensible.

Sur le banc, les pêcheurs sont non seulement réduits à des conditions matérielles de vie épouvantables, mais ils sont en plus exposés à de nombreux dangers. Quand les doris s'éloignent du navire au milieu de la brume, les deux pêcheurs qui les mon-

tent pour aller placer les lignes sont exposés à être surpris par la tempête souvent subite dans ces parages et la mer démontée a vite fait de les engloutir, eux et leurs frères embarcations. Même une fois rentrés à bord, ils sont loin de se trouver en sécurité, car les abordages sont fréquents dans cette région où la brume est parfois si épaisse qu'on ne peut voir à quelques mètres devant soi.

Mais s'il est impossible d'empêcher ces risques, il est une certaine source de dangers que l'on pourrait faire disparaître : c'est celle qui vient de l'abordage des bateaux pêcheurs par les grands courriers. Ces bateaux poste entre l'Europe et l'Amérique traversent le banc et passent à chaque voyage au milieu de la population de pêcheurs qui y séjourne d'avril à octobre. Un règlement international ordonne bien aux navires de ralentir leur vitesse dans ces parages; mais il n'est jamais observé, car ce serait augmenter la durée du voyage et renoncer à l'espoir d'obtenir la prime accordée à la traversée la plus rapide. M. le capitaine de frégate Riondel et M. Augé, soutenus par les chambres de commerce de Saint-Malo et de Fécamp, ont réclamé des mesures capables de faire disparaître cette cause de tant de morts. Ils demandent :

1^o Que le gouvernement prenne l'initiative d'une conférence internationale ayant pour objet d'interdire aux navires à vapeur de passer sur les bancs de

Terre-Neuve pendant la saison de pêche, du 15 avril au 15 octobre.

2^o Qu'un article du code, répressif de la vitesse immodérée sur les lieux de pêche, aux attéragés et entrée des ports soit inséré dans la loi pénale des abordages du 10 mars 1891.

Cette campagne a déjà eu un léger résultat. En 1898, lors du renouvellement passé entre le gouvernement français et la compagnie transatlantique pour les services postaux, le gouvernement français a obtenu de cette compagnie qu'elle fasse un détour pendant la saison de pêche.

Il faut espérer que ce n'est qu'un commencement et qu'une conférence internationale finira par neutraliser le banc de Terre-Neuve.

Les navires commencent à quitter le banc au mois d'octobre pour rentrer en France. Ceux de fort tonnage pratiquent la pêche sans discontinuer et leurs équipages restent 8 mois environ en pleine mer. Ils rapportent leur cargaison complète. Les plus nombreux vont vers le mois de juin porter à Saint-Pierre la morue qu'ils ont déjà pêchée. Ils la remettent à des chasseurs qui la rapportent en France. Ce séjour à St-Pierre est pour les matelots une période de repos qui fait paraître la campagne moins longue.

Les goélettes de St-Pierre viennent tous les mois rapporter leur pêche et passer quelques jours au port.

Enfin quelques navires de la métropole pêchent

sur le banc, mais vont sécher la morue sur la côte de Terre-Neuve dans les chauffauds non attribués lors du tirage au sort de St-Servan.

B. Pêche de la morue à Islande.

La pêche de la morue à Islande est absolument différente de celle à Terre-Neuve. Ce ne sont point les mêmes ports qui arment pour les deux pêches et les conditions d'engagement ainsi que le mode de pêche lui-même ne sont pas identiques.

Les Français pratiquent la pêche à la morue à Islande depuis fort longtemps.

C'est en remontant de plus en plus au nord pour aller pêcher plus tôt le hareng que nos pêcheurs rencontrèrent les premières morues, qui ne furent d'abord qu'un complément de leur pêche au hareng.

Dès 1766 une convention fut conclue entre le gouvernement de Louis XV et celui de Charles VII, roi de Danemark et Islande pour empêcher les difficultés entre les pêcheurs français et les Islandais.

Depuis une vingtaine d'années l'importance de la pêche française à Islande diminue.

En 1880 la France envoyait :

Dunkerque.	103 navires montés par 1717 hommes.
Gravelines..	13 — 196 —
Boulogne...	6 — 122 —
Fécamp....	16 — 288 —
Dieppe.....	2 — 40 —
Granville...	2 — 29 —
St-Malo....	7 — 120 —
St-Brieuc...	35 — 732 —
Paimpol....	58 — 1196 —

Soit 252 navires montés par 4440 hommes.

En 1900 partirent de France seulement 161 navires montés par 3224 hommes.

Paimpol envoya 40 navires montés par 960 hommes.

Les autres ports de Bretagne (Binic, le Légué, le Portrieux, Tréguier, Dahouet) 20 navires montés par 500 hommes.

Dunkerque 80 navires montés par 1412 hommes.

Gravelines.	18 — 285 —
Fécamp...	2 — 50 —
Calais.....	1 — 17 —

Paimpol en Bretagne, Dunkerque dans le Nord sont les deux grands centres d'armement pour la pêche d'Islande.

Les pêcheurs du Nord arment depuis un temps immémorial pour cette pêche et se servent de vieux sloops ou dundées de 100 à 150 tonneaux montés par des équipages de 18 hommes environ.

Les pêcheurs bretons ne vont à Islande que depuis un demi-siècle environ et ils ont construit pour cette pêche de fines goélettes de 100 à 150 tonneaux, montés par 23, 25 et parfois 28 hommes.

A Paimpol et dans toute la région bretonne, c'est dans les auberges de la côte dès le mois de décembre que les capitaines vont enrôler leurs équipages.

Les engagements des marins sont un peu comme à Terre-Neuve un contrat de participation aux bénéfices, mais ici c'est le nombre de morues pêchées par chaque matelot qui fixera son salaire.

Une fois le produit net de la pêche établi par la déduction au produit brut de tous les frais, l'armateur garde les $\frac{2}{3}$ pour lui et l'autre tiers revient à l'équipage. On le divise en autant de parts qu'il y a de parts sur le bateau, chaque pêcheur comptant pour une part. Le capitaine, l'officier, le saleur, le mousse qui ne pêchent pas seront payés à la part. Le capitaine touche 3 parts 40, l'officier 1 part 50, le saleur 1 part 10 et le mousse 0,20 de part.

On déduit le total de ces parts du tiers affecté à l'équipage. La somme restante est divisée par le nombre de morues pêchées et chaque homme reçoit ce prix pour chaque morue prise par lui.

Au moment de l'engagement les marins reçoivent un « denier à Dieu » qui varie de 80 à 130 fr., puis au moment de la confection du rôle on leur donne des avances pour leur permettre de s'équiper et de

laisser quelque chose à leur famille. Ces avances varient entre 100 et 200 fr.

La part qui revient au pêcheur lors du retour est de 200 à 450 fr. environ. Ainsi pour la campagne d'Islande le pêcheur peut gagner entre 380 et 780 fr.

La situation des officiers est meilleure, car leur part et leur denier à Dieu sont plus élevés.

Quand aux capitaines ils touchent de 3 à 4000 fr. sans tenir compte des conditions secrètes, qui ont pour but de soustraire certaines sommes à la caisse des invalides.

Dans la baie de St-Brieux, il existe un autre mode d'engagement. C'est le paiement à la morue d'après un prix arbitrairement fixé. Ainsi chaque pêcheur est payé 0,20 par morue qu'il pêche et il subit une retenue de 10/100 sur les petites morues.

A Dunkerque, les capitaines se préoccupent de l'enrôlement de leurs équipages dès le mois de décembre. Les engagements dans le Nord se font au last. Le last est 1,800 kil. de morue.

D'après une entente établie le 19 octobre 1886 entre tous les armateurs pour les navires de 100 tonneaux et au-dessus le second touche 19 francs par last, le lieutenant 16, le saleur 16, le tonnelier 16, le matelot 14, le mousse 6 à 8. Ces salaires augmentent à mesure que le nombre de tonneaux du navire diminue. Il est entendu aussi que trois lasts de petites queues ne comptent que pour un last.

Le capitaine est engagé à des conditions particulières.

Au moment de l'enrôlement on donne aux pêcheurs un denier à Dieu de 150 francs environ et au moment de la formation du rôle on leur donne des avances de 200 francs environ.

Actuellement comme les pêches ne sont pas très fructueuses, le gain de chaque matelot ne dépasse pas 450 francs pour une campagne de 5 mois et demi.

Cet engagement a un défaut, c'est que deux marins payés le même prix au last sur le chargement total toucheront la même somme alors que l'un aura pris plus de morues que l'autre.

Les hommes enrôlés pour la pêche d'Islande ne sont pas tous des marins au sens propre du mot. Beaucoup sont des domestiques de ferme, des fils de fermiers, qui ne prennent la mer que pour la campagne de pêche; mais quelques campagnes à Islande suffisent à en faire des marins éprouvés.

Les navires islandais partent : ceux de la côte bretonne dès la fin de février, ceux du Nord un peu plus tard; c'est ce qui explique que le gain des matelots de Dunkerque soit moins important que celui des Bretons.

Actuellement aucune date n'est fixée pour le départ des Islandais mais il n'en fut pas toujours de même.

Avant 1840 le départ pour Islande était libre. De 1840 à 1848 il ne put s'effectuer avant le 1^{er} avril

(Décret du 16 janvier 1840). En 1848 la liberté de départ fut rétablie. En 1850 on n'autorisa pas le départ avant la fin de mars.

A cette époque les Paimpolais commencèrent à armer pour Islande et demandèrent le départ libre. En 1863 on fit droit en partie à leurs réclamations en avançant la date du départ au 20 mars ; enfin en 1864 à la suite de nouvelles démarches la liberté de départ fut proclamée de nouveau.

Dunkerque voudrait voir le départ pour Islande interdit avant le 1^{er} avril ou le 15 mars. Paimpol veut rester sous le régime de liberté.

Dunkerque prétend à l'appui de ses réclamations que les tempêtes sont particulièrement fréquentes en février et en mars et les sinistres plus nombreux pendant ces deux mois ; qu'il est faux d'ailleurs que la pêche de mars soit la meilleure et la plus abondante, car la morue est plus maigre à cause de la période du frai ; et que les Paimpolais tiennent à la liberté du départ pour devancer les Terre-Neuviens sur les marchés de Nantes et de Bordeaux.

Paimpol soutient que la plupart des grands sinistres ont eu lieu en avril et que pour éviter aux navires Islandais les tempêtes violentes il faudrait ne permettre le départ qu'au 1^{er} mai. Les navires arriveraient alors sur les lieux de pêche à la belle saison, mais les armateurs ne feraient plus leurs frais et seraient obligés de désarmer.

Les Paimpolais ajoutent que les sinistres s'abattent surtout sur les navires de Dunkerque, car, pour prendre de grosses morues nécessaires pour saler en tonne, ils pêchent dans des endroits très dangereux que les navires de Paimpol évitent avec soin et que de plus le mode de salage en tonnes, à cause duquel il y a quelquefois sur le pont plus de 100 tonnes de morues, détruit la stabilité des navires et les rend peu aptes à lutter contre la tempête. Une autre cause des naufrages vient aussi, disent-ils, de ce que, le chargement de sel étant fait à même la cale du navire, si une lame prend celui-ci par le travers, tout le chargement de sel se porte du côté opposé au choc de la lame et le navire incline de ce côté. Pour remédier à cela, les Paimpolais divisent en deux la cale du navire au moyen d'une cloison longitudinale qu'on appelle « bardis ». Ils disent qu'il serait plus simple d'exiger des bardis sur tous les navires d'Islande que de retarder le départ et de réduire ainsi considérablement les gains des matelots. En effet, avec une campagne de six mois, ceux-ci gagnent en moyenne de 6 à 700 francs et quand le départ était fixé au 1^{er} avril, ils ne gagnaient pas plus de 3 à 400 francs.

La traversée, souvent assez dure, s'accomplit dans une dizaine de jours. La première pêche se fait le long des côtes où la morue vient pour frayer. Toutes les goélettes sont alors réunies dans un étroit espace,

aussi les abordages sont à redouter d'autant plus que les nuits sont longues de seize heures et que les tempêtes sont fréquentes. Cette pêche dure jusqu'en mai, époque à laquelle certains navires vont à Reikiavik et Patrifjord sur la côte ouest, et à Faskrudjord sur la côte est, pour remettre la morue pêchée à des chasseurs qui la rapportent en France à la fin de mai.

En 1900, Paimpol envoya à Islande 20 chasseurs, Binic 2, Dahouet 2, le Légueé 1.

La seconde pêche se fait au large où la morue retourne après avoir frayé. Cette pêche représente les $\frac{2}{3}$ de la production totale, elle dure jusqu'à la fin d'août.

Bien que la morue soit encore abondante, les matelots soupirent alors après le retour pour profiter un peu des derniers rayons du soleil qu'ils connaissent si peu et aux premiers vents favorables le capitaine est obligé de faire route vers la France.

La pêche à Islande se fait sous voiles et à la ligne à main. Chaque ligne longue de 200 mètres est munie d'un plomb de 3 kilog. et demi et de 1 ou 2 hameçons. L'équipage est divisé en 3 bordées commandées chacune par un officier. Pendant toute la durée de la pêche deux bordées pêchent et la troisième se repose pendant la durée d'un quart qui est généralement de 3 heures. Chaque pêcheur se place au poste que le sort lui a assigné le long du bastingage. La morue est très vorace et le mouvement de va et

vient imprimé à la ligne par le pêcheur la fait se jeter sur l'hameçon, elle est alors halée à bord et décrochée. Le pêcheur lui arrache aussitôt la langue qu'il met dans une manne placée auprès de lui. C'est en effet le nombre de langues qui indiquera la quantité de morues prises par lui et servira à établir son gain s'il est engagé à la pièce. Les pêcheurs restent ainsi immobiles à tirer leurs lourdes lignes pendant de longues heures malgré la neige et la bise. Quand la nuit arrive on prépare la pêche de la journée ; c'est alors surtout que les pêcheurs souffrent du froid, car la préparation du poisson les force à l'immobilité.

Des piqueurs ouvrent l'estomac et mettent de côté les foies et les rogues ; puis le poisson passe aux mains du décolleur, qui sépare la tête du tronc et livre la morue au trancheur, qui fend en entier le poisson pour le rendre tout à fait plat (cette opération difficile est réservée aux officiers). Ainsi préparée la morue est lavée et sur les navires bretons jetée dans la cale au saleur qui les met en piles et les couvre de sel. Sur les navires des ports du Nord au contraire la morue est roulée dans des barils et conservée en saumure. La morue ainsi préparée se vend plus cher et n'est point concurrencée par celle de Terre-Neuve.

La nourriture des hommes est peu variée et la cuisine est faite par le mousse. Le biscuit, les conserves, le porc salé, des légumes frais ou endaubés et la

soupe de tête de morues constituent l'alimentation de l'équipage. Sur les navires bretons le beurre dont les matelots sont très friands vient rompre cette uniformité. Pour les boissons, en plus du thé et du café dont on commence à se servir, on leur donne suivant les ports d'armements du cidre ou de la bière, du vin et de l'eau-de-vie. La ration d'alcool était autrefois de 25 centilitres par jour et par homme, mais depuis la dépêche ministérielle du 6 février 1896 on ne permet plus l'embarquement que de 20 centilitres par homme et par jour ; mais cette mesure n'est pas suffisante, car souvent les hommes gardent la ration de plusieurs jours pour les boire en une seule fois et de plus chaque navire embarque une certaine quantité d'alcool qui ne passe pas par la douane et sert à donner des rations supplémentaires. Aussi il arrive quelquefois que tout l'équipage est en état d'ivresse, car beaucoup de capitaines donnent eux-mêmes le mauvais exemple et alors le navire est abandonné au gré des flots, heureux s'il ne rencontre pas une autre goélette et ne cause pas un abordage. Quant au poste d'équipage, les conditions de salubrité sont à peu près les mêmes que sur les navires qui pêchent à Terre-Neuve.

Il faut espérer que les primes de propreté instituées par la dépêche ministérielle du 21 mars 1896 encourageront les capitaines à surveiller un peu plus les conditions d'hygiène dans lesquelles sont placés leurs hommes.

Après un court séjour au port d'armement, où les marins débarquent les provisions de poisson pour leurs besoins personnels, les navires dont les équipages ont été réduits à 6 ou 7 hommes se rendent aux ports de vente pour livrer la pêche. Mais tandis qu'autrefois le recrutement de ces équipages provoquait bien des jalousies, actuellement presque tous les marins veulent débarquer au retour même de la campagne.

A Terre-Neuve comme à Islande, les marins par suite du dur métier qu'on leur fait faire, de la situation particulière où ils se trouvent, vivant pendant des mois entiers (huit à Terre-Neuve, six à Islande) en pleine mer, et surtout à cause de la quantité énorme d'alcool qu'ils absorbent, perdent peu à peu tout sentiment d'humanité et la souffrance étrangère semble souvent être pour eux une atténuation de leurs propres souffrances. Aussi presque sur chaque navire y a-t-il un souffre douleur. C'est généralement le plus faible, le moins intelligent, qu'une réprimande du capitaine ou d'un des officiers désigne aux quolibets d'abord puis aux brutalités de ses camarades.

Ils sont encore assez nombreux, les malheureux qui ne sont point rentrés au foyer où les attendaient des êtres chéris et qui sont morts victimes ni de la mer ni des maladies, mais des brutalités de l'équipage, quelquefois excité, chose à peine croyable, par

le capitaine lui-même. M. Le Goffic dans son livre si documenté et si intéressant « sur la Côte » en cite de nombreux exemples, et l'on se sent le cœur serré à la lecture de ces crimes qui sont particulièrement odieux par la lâcheté de leurs auteurs qui se croyaient certains d'échapper à toute peine.

Ces crimes d'après la loi du 24 mars 1852 sont justiciables des tribunaux maritimes, juridictions exceptionnelles et sans appel, qui ne les répriment point de façon assez sévère, aussi il est à souhaiter qu'on leur en retire la compétence pour la donner aux tribunaux de droit commun.

L'alcoolisme est pour beaucoup dans l'accomplissement de pareils crimes; mais il a d'autres effets qui, pour être moins apparents, n'en sont pas moins tout aussi terribles. Ces marins habitués pendant de longs mois et chaque année à boire ces immenses quantités de ce qu'ils appellent « l'eau de feu » deviennent des alcooliques que la folie guette, pour qui les maladies qui menacent tout être humain seront mortelles et qui engendreront le plus souvent des enfants faibles et débiles. Il y a là pour les armateurs une grande responsabilité sociale. Et qu'on ne vienne point dire que l'alcool est une chose nécessaire dans ces durs climats et pour faire le rude métier des pêcheurs de morue. Les américains ont sévèrement proscrit l'alcool à bord de leurs vaisseaux, l'ont remplacé par le thé et le café à discrétion, et rien n'est

venu montrer que leurs marins en fussent plus malheureux. Les pêcheurs d'Islande eux-mêmes sont venus prouver, sans s'en rendre compte, qu'ils pouvaient se passer d'alcool, puisqu'ils conservent leurs rations de plusieurs jours pour les boire en une seule fois et pouvoir s'enivrer. Il faut espérer qu'en faisant voir aux générations nouvelles de pêcheurs les dangers de l'alcoolisme pour eux et leurs enfants futurs et avec l'appui des armateurs on pourra enrayer ce terrible fléau. Mais pour arriver à un résultat il ne suffit point de réduire la quantité d'alcool à distribuer à chaque homme, il faut, comme le demande M. Hamonet, armateur à Dahouet : « La suppression radicale et complète de l'alcool ».

Nous avons vu combien est dure pour les pêcheurs la pêche à la morue à Terre-Neuve ou à Islande; aussi la plupart, au retour de ces campagnes de 6 et 8 mois, reviennent si fatigués qu'ils ont besoin de se refaire pour la campagne prochaine et demeurent chez eux sans naviguer autrement.

Quelques-uns seulement se livrent à la petite pêche pendant l'intervalle des deux campagnes,

Il leur faut alors 40 campagnes de pêche pour réunir les 300 mois de navigation nécessaire pour obtenir la demi-solde et beaucoup ne l'obtiennent jamais. Aussi la Chambre de commerce des Côtes-du-Nord, a émis à plusieurs reprises le vœu, qu'une campagne

à Islande et à Terre-Neuve soit comptée pour moitié en sus de sa durée effective sans que le marin puisse compter une période de plus de 12 mois d'un armement à l'autre.

Cette mesure encouragerait les marins à faire la grande pêche, qui nous fournit pour la flotte des hommes endurcis, mais elle a malheureusement des chances de ne jamais être décidée à cause des charges déjà lourdes de la Caisse des invalides.

C. PÊCHE DE LA MORUE DANS LA MER DU NORD.

Cette pêche est loin d'avoir l'importance de la pêche à Terre-Neuve et à Islande, car elle ne se fait que comme complément à la pêche au hareng.

Pour les navires de Fécamp cette pêche est un passe-temps, les marins n'y sont point obligés. Dans le cas où elle se fait, l'armateur en a la moitié, l'équipage l'autre moitié dont il dispose comme il l'entend.

A Boulogne, cette pêche fait partie de la campagne. Les navires de Boulogne font une déclaration d'armement mixte pour gagner la prime accordée par l'Etat et profiter de l'embarquement en franchise des boissons.

Cette pêche se fait dans les parages des Orcades sur les côtes d'Ecosse et le Dogger-Bank. On emploie la ligne à main comme à Islande.

Il existe dans les parages d'Arguin et du cap Blanc sur la côte du Sénégal, un lieu de pêche où la morue est très abondante. Cette région est exploitée seulement par des pêcheurs canariens. En 1883, deux armateurs français, MM. Julien et Pastre y avaient installé quelques pêcheries, mais ils ont abandonné leur entreprise. Récemment, un autre armateur français, M. Jamin a fait une nouvelle tentative de pêche qui a assez bien réussi. Il serait à souhaiter que cet exemple fût suivi par d'autres Français, car le moment de l'année favorable à cette pêche est d'octobre à juin, c'est-à-dire au moment où les pêcheurs d'Islande et de Terre-Neuve sont revenus en France et réduits à un chômage forcé et elle pourrait permettre à certains de ne pas rester inactifs et d'augmenter leur temps de navigation pour la demi-solde.

Depuis fort longtemps, le gouvernement accorde des encouragements à la pêche à la morue.

En 1767, Louis XV accordait une prime de 500 livres à chacun des navires français allant pêcher la morue sur la côte de Terre-Neuve, mais c'est l'ordonnance du 18 septembre 1785 complétée par le règlement du 7 février 1787 qui établit les premières primes régulières tant à l'armement des bâtiments pour la pêche qu'à l'exportation des morues pêchées. Ces primes suspendues en 1792 furent rétablies et augmentées par les lois des 17 ventôse, 17 prairial et 4 messidor an X.

Depuis, les ordonnances du 8 février 1816, de 1818, du 7 décembre 1829, la loi du 22 avril 1832 et l'ordonnance du 25 février 1842 ont modifié ces primes.

Le tarif de ces primes est réglé actuellement par la loi du 22 juillet 1851 prorogée par les lois des 28 juillet 1860, 3 juillet 1870, 15 décembre 1880 et 31 juillet 1890.

Ces primes sont :

1^o Prime d'armement :

50 francs par homme d'équipage pour la pêche avec sécherie, soit à la côte de Terre-Neuve, soit à Saint-Pierre et Miquelon, soit sur le grand banc de Terre-Neuve.

50 francs par homme d'équipage pour la pêche sans sécherie dans les mers d'Islande.

30 francs par homme d'équipage pour la pêche sans sécherie sur le grand banc de Terre-Neuve.

15 francs par homme d'équipage pour la pêche au Dogger-Bank.

Un décret du 29 décembre 1851 exige pour l'obtention de ces primes que la pêche soit exercée pendant un certain temps.

Pour la pêche avec sécherie à Saint-Pierre et Miquelon, sur la côte de Terre-Neuve et sur le grand banc de Terre-Neuve, 30 jours.

Pour la pêche sans sécherie : sur le grand banc de Terre-Neuve, 25 jours; à Islande, 20 jours pour les navires de 80 tonneaux et au-dessous, 40 jours

pour ceux de plus de 80 tonneaux; sur le Dogger-Bank 30 jours.

2° Prime d'importation.

20 fr. par quintal métrique de rogues de morue que les pêcheurs rapportent en France du produit de leur pêche.

3° Prime d'exportation.

20 fr. par quintal métrique pour les morues séchées de pêche française expédiées soit des lieux de pêche, soit des entrepôts de France à destination des colonies de l'Amérique et de l'Inde, de la côte occidentale d'Afrique et des autres pays transatlantiques.

16 fr. par quintal lorsque les mêmes morues sont à destination des pays européens et des États étrangers sur les côtes de la Méditerranée moins la Sardaigne et l'Algérie.

12 fr. par quintal lorsque les mêmes morues sont à destination de la Sardaigne et de l'Algérie.

16 fr. par quintal au lieu de 20 lorsque les morues séchées à destination des colonies françaises de l'Amérique, de l'Inde, etc. sont exportées des ports de France sans y avoir été entreposées.

D'après la loi du 22 novembre 1848 les armateurs ont la liberté pleine et entière de s'approvisionner de sels étrangers moyennant le paiement d'un droit de douane de 0 fr. 50 par 100 kilogs.

II. La Pêche hauturière

Nous rangeons sous la dénomination de pêche hauturière la pêche au maquereau et au hareng avec salaison à bord.

Ces pêches n'ont point été rangées par l'administration maritime dans la catégorie des grandes pêches et elles ne jouissent pas des mêmes encouragements que la pêche à la morue.

Elles mériteraient cependant d'être assimilées à cette pêche car, comme elle, elles forment des marins endurcis pour le recrutement de la flotte. En effet les nouveaux bateaux atteignent et dépassent même 100 tonneaux de jauge ; ils sont montés par des équipages de 20 hommes environ ; ils vont chercher le premier hareng jusqu'à 600 milles et le premier maquereau jusqu'à 650 milles de leur port d'armement ; enfin chaque séjour en mer est de un mois environ, quelquefois davantage.

C'est pourquoi nous avons placé cette pêche dans un chapitre spécial et ne l'avons point rangée, comme on a l'habitude de le faire, dans la petite pêche.

La pêche hauturière du hareng produit annuellement 4 millions de francs et la pêche hauturière du maquereau un peu plus de 2 millions.

La pêche au hareng et celle au maquereau ne sont point simultanées mais successives, elles sont prati-

quées par les mêmes équipages dans les mêmes bateaux. La pêche au hareng se fait du mois de juin au mois de février et elle est suivie, après une relâche d'un mois et demi environ au port d'armement pour décharger les tonneaux de hareng et remettre le navire en état, par la pêche au maquereau qui dure d'avril à juin.

Les deux principaux ports qui arment pour cette pêche sont Boulogne et Fécamp. En 1898, Boulogne arma 70 bateaux pour la pêche au hareng et 67 pour la pêche au maquereau ; Fécamp arma 26 bateaux montés par 538 hommes pour la pêche au hareng et 18 pour la pêche au maquereau.

St-Valery-en-Caux arma seulement 3 navires.

Les engagements ne sont point faits de la même façon dans ces deux ports.

Sur les 70 navires de Boulogne, 14 seulement étaient armés avec des engagements à la part et parmi ces 14 bateaux, 12 étaient du Portel et 2 de Boulogne. Sur les 56 autres bateaux l'engagement était au mois.

Les matelots ont 80 fr. par mois. Ils ont en plus à se partager 5 fr. par tonne de morue prise au premier voyage, et 10 fr. aux autres voyages. Chacun touche également une gratification de 15 fr.

Sur certains navires le patron a 100 fr. par mois plus un tant pour cent, généralement 3 0/0 sur le produit brut de la vente, mais le plus souvent les patrons sont payés à raison de 5 0/0 sur le produit brut.

Les armateurs ont compris qu'il était nécessaire pour la bonne réussite de l'entreprise d'intéresser les patrons et d'en faire des associés.

Deux armateurs ont fait plus et, pour intéresser l'équipage, ils ont promis une gratification de 200 fr. à chaque homme si la pêche atteignait 100,000 fr. avec la pêche au maquereau.

Dans les bateaux armés à la part au Portel et à Boulogne les marins touchent entre 550 fr. et 1,000 francs.

A Fécamp on pratique l'engagement à la part. En s'engageant chaque pêcheur reçoit comme « pur don » une certaine somme qui varie suivant sa réputation. Elle est en général de 400 fr. pour la pêche du hareng et de 150 fr. pour celle du maquereau.

Cette somme lui est acquise dès qu'il l'a reçue, c'est une avance perdue. Au retour de chaque voyage, l'armateur ou son représentant fait effectuer la vente des produits rapportés par le bateau et touche de ce fait une commission sur le montant brut de l'opération; on déduit ensuite de ce produit brut toutes les avaries communes, dans lesquelles on fait rentrer les sommes déboursées par l'armateur en « purs dons ». A la fin de la saison le produit net de l'opération est partagé en lots d'égale valeur qui sont répartis comme il suit :

Le bateau a 3 lots et demi.

Le canot, s'il y en a un, un demi lot.

La machine 2 lots.

Le patron un lot.

Chaque matelot un demi lot.

Chaque novice $\frac{3}{8}$ de lot.

Chaque mousse $\frac{2}{8}$ de lot.

Cinq doubles filets avec un halin et cinq quarts à poche (1) représentent également un demi lot en faveur de celui qui les a fournis.

Autrefois, quand on se servait des filets de chanvre fabriqués à la main par les femmes, sœurs ou filles des matelots, ceux-ci pouvaient fournir une partie des filets et augmenter ainsi la part qui devait leur revenir, mais, depuis l'adoption des filets de coton lacés mécaniquement, ce sont les armateurs qui fournissent, à de rares exceptions près, la totalité des tessures.

L'armateur touche avec les lots du bateau, du canot, de la machine et des filets, environ 15 lots.

Les matelots ne sont pas nourris et ils touchent 1 fr. par jour pour se nourrir.

Quelques matelots sont quelquefois engagés au mois; ils reçoivent alors 105 fr. à charge de se nourrir, mais ce mode d'engagement n'est usité que pour les marins étrangers au quartier de Fécamp.

La saison de pêche du hareng, de juillet à février, peut rapporter au marin, lorsque le hareng se vend

(1) Les quarts-à-poche sont de petits barils goudronnés et hermétiquement fermés qui servent de flotteurs pour les filets.

bien, jusqu'à 900 fr. (pur don compris) et celle du maquereau environ 200 fr.

La pêche du hareng et du maquereau, qui sont libres actuellement furent autrefois réglementées très sévèrement.

L'ordonnance de 1681 laissait complètement libre la pêche du hareng, mais cependant cette pêche ne commençait qu'au milieu de septembre pour finir à Noël.

Un arrêt de 1687, pour empêcher la pêche faite de décembre à février par les pêcheurs du Calvados qui jetaient sur le marché de grandes quantités de harengs mauvais, ce qui dépréciait le hareng d'automne, interdit la pêche après le 31 décembre et défendit d'acheter du poisson à bord des navires étrangers.

La Convention nationale, au nom de la liberté, brisa toutes ces entraves par le décret du 15 vendémiaire an II, mais l'abondance du poisson fut telle que les prix baissèrent considérablement; aussi l'ordonnance du 14 août 1816 ne permit la pêche que du 1^{er} septembre au 15 janvier. Cette mesure était trop rigoureuse car elle supprimait la pêche d'Écosse; aussi une ordonnance de 1822 revint au régime de liberté. Mais la quantité de poisson devint de nouveau énorme et les prix baissèrent considérablement, d'autant plus que certains pêcheurs, au lieu de se livrer à la pêche, se contentaient d'acheter à très bas prix le hareng pêché par les Hollandais et de l'entrer en France; aussi une disposition, insérée dans la loi du

6 mai 1841 sur les douanes, prohiba la pêche du hareng, du 15 janvier au 1^{er} août, et le poisson importé salé pendant cette période fut considéré comme de provenance étrangère et frappé d'un droit de 40 francs par 100 kg.

Le décret-loi du 28 mars 1852 décida que les harengs salés en mer et provenant de pêches françaises ne seraient admis à l'immunité de droits que :

1^o Du 1^{er} août au 30 septembre, pour les produits de la pêche d'Écosse ;

2^o Du 1^{er} octobre au 31 décembre, pour la pêche à Yarmouth ;

3^o Du 1^{er} octobre au 31 décembre, pour la pêche des côtes françaises.

Que du 31 décembre au 1^{er} août, les harengs frais ne seraient admis en franchise que si les bateaux n'avaient pas été absents plus de trois jours d'un port français et n'avaient pas relâché dans un port étranger.

Le même bateau ne pouvait être expédié plus d'une fois dans la même année pour la pêche d'Écosse.

Les décrets des 4 juillet 1853 et 7 février 1854 décidèrent que les maquereaux salés à bord ne seraient réputés de pêche française, que du 10 mars au 15 juin. Entre temps les maquereaux frais eux-mêmes n'étaient considérés comme pêche française que si le bateau n'était pas resté plus de trois jours absent d'un port français.

Une décision ministérielle du 1^{er} janvier 1861 prolongea la pêche du hareng sur la côte française, jusqu'au 1^{er} mars.

Une décision du 17 avril 1861 étendit jusqu'au 30 juin la pêche du maquereau avec salaison à bord.

Le décret du 10 mai 1862 établit la liberté absolue de la pêche et de la salaison du hareng et du maquereau.

En 1888, 3500 pêcheurs adressèrent une pétition au ministre pour demander que le départ pour la pêche au hareng ne fût pas permis avant le 25 juillet. Ils prétendaient qu'ainsi le marché ne serait pas encombré par le hareng de mauvaise qualité provenant de la première pêche et que, le marché étant allégé, les prix remonteraient. Pour donner satisfaction aux pêcheurs le décret du 31 mai 1888 vint fixer au 25 juillet la date de départ pour la pêche au hareng. Mais la moyenne des prix ayant été au moins aussi basse que les années précédentes le décret du 13 février 1889 rétablit la liberté de départ.

Les bateaux de pêche partent pour la pêche au hareng dans le courant du mois de juin. Ils vont, à la hauteur des Orcades ou des Shetlands et sur les côtes d'Ecosse, faire ce qu'on appelle la pêche d'Ecosse.

Elle dure pendant les mois de juin, juillet et août puis ils reviennent en France vendre leur pêche.

Au commencement de septembre, ils vont sur les côtes orientales de l'Angleterre, depuis le cap Spurn

jusqu'au sud de Folkestone, faire ce qu'on appelle la pêche d'Yarmouth, Cette pêche dure 1 mois.

Puis, après avoir vendu leur chargement, ils font la pêche sur les côtes françaises de la Manche depuis Dunkerque jusqu'à Barfleur. Elle commence vers le mi-octobre jusqu'à la fin de février. Mais alors ce n'est plus la pêche hauturière mais la pêche côtière et la flottille de la mer du Nord se trouve augmentée de 400 bateaux de faible tonnage, de un à dix tonneaux environ, d'une vingtaine de 18 à 25 tonneaux envoyés par Étaples et Berck et d'une douzaine de 25 à 40 tonneaux envoyés par le Portel.

La pêche au hareng se fait au moyen de filets flottants qui, assemblés au bout l'un de l'autre, constituent une longueur totale de près de 8 kilomètres. Les filets sont mis à la mer une heure environ avant la nuit et toujours debout au vent. On ne garde que la voilure nécessaire pour assurer au bateau une vitesse d'un ou deux milles à l'heure. C'est le bateau qui, en s'écartant de son point de départ sous l'effet de la dérive, fait tendre la tessure des filets. Il faut environ une heure et demie pour mettre les filets dehors. Un double halin relie la tessure et le bateau qui reste toute la nuit auprès des filets.

Au point du jour, on vire la tessure, c'est-à-dire qu'on ramène la tessure à bord pour la débarrasser du hareng qui s'est pris dans les mailles. Cette opération est très rude à cause du poids du filet mouillé,

chargé de poissons; elle dure de cinq à huit heures; on la fait au moyen d'un cabestan, actuellement mu par la vapeur.

Le hareng qu'on retire des filets est aussitôt jeté dans une braille avec du sel et remué de façon à ce que le sel soit bien uniformément réparti avant de mettre le poisson dans des tonnes où il restera jusqu'à sa préparation définitive à terre. Quand, après une bonne pêche, toutes les tonnes ont été remplies, on sale en vrac.

Chaque bateau emporte aussi une certaine provision de glace destinée à conserver et à permettre de rapporter frais en France le produit des dernières pêches.

La pêche du hareng attire dans la mer du Nord de nombreux pêcheurs de nationalités diverses et il pouvait naître entre eux des contestations. Une convention fut signée le 6 mai 1882 entre la France, l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne, qui a pour but de maintenir l'ordre entre les pêcheurs et d'empêcher une trop grande destruction du poisson. La Suède et la Norvège, qui avaient pris part aux conférences préliminaires tenues à la Haye, n'ont pas voulu signer, parce qu'ils trouvaient que la délimitation de la pêche territoriale, dans laquelle la convention ne s'appliquait pas, était trop étroite. Par cette convention, la surveillance de la pêche est exercée par la marine militaire des différents états. Chaque sta-

tionnaire a : sur ses nationaux un droit de surveillance qui s'étend même à tout ce qui est à bord et sur tous les pêcheurs un droit de surveillance internationale en ce qui concerne les infractions aux règles de pêche. Les stationnaires ont seulement le droit en cas d'infraction aux règlements de dresser procès-verbal. Cependant si le cas semblait grave, le commandant du croiseur pourrait saisir le navire pêcheur et le conduire dans un port de la nationalité du délinquant.

Le trafic des spiritueux avait entraîné de graves abus sur les bateaux de pêche de la mer du Nord. Les pêcheurs qui n'avaient point d'argent pour se procurer de l'alcool payaient avec une partie du poisson pêché; c'était un véritable vol. Pour remédier à cet état de choses, une convention, fut signée le 16 novembre 1887, entre les Etats qui avaient signé celle de 1882. Les Chambres françaises ne ratifièrent point cette nouvelle convention sous prétexte que ce serait donner aux navires étrangers le droit de visite.

Les navires qui, après avoir fait la pêche au hareng, vont se livrer à la pêche au maquereau avec salaison à bord, partent au mois d'avril pour le Nord de l'Irlande puis ils redescendent progressivement le long des côtes de cette île. Cette pêche dure jusqu'au commencement de juin. Elle se fait avec des filets flottants pareils à ceux qu'on emploie pour le hareng et dont la manœuvre se fait de la même façon. Quand le maquereau a été décroché des mailles, les pêcheurs

le vident, retirent les entrailles, les œufs et la laitance puis ils bourrent l'intérieur avec du sel. Enfin on le sale en vrac.

Dans les derniers jours, une partie de la pêche journalière est conservée dans la glace pour être rapportée fraîche.

Autrefois on se servait pour la pêche au hareng et au maquereau avec salaison à bord de bateaux de 50 à 60 tonneaux ; ceux qu'on emploie actuellement ont de 100 à 110 tonneaux et sont montés par un équipage de 18 à 22 hommes. Ceux de Fécamp sont plus solides et mieux aménagés que ceux de Boulogne, mais cela ne veut pas dire que même sur ceux-là les pêcheurs vivent dans des conditions d'hygiène acceptables. Le poste d'équipage, situé à l'avant du navire, est aéré par un simple panneau de peu d'ouverture ; il sert à la fois de chambre à coucher, de cuisine, de garde-manger, de fumoir, de réfectoire et au besoin d'hôpital. Les couchettes sont disposées autour de cette pièce comme dans les navires de Terre-Neuve et d'Islande ; les pêcheurs s'y couchent tout habillés sans même ôter leurs bottes qui sont ou trempées par l'eau de mer ou souillées de détritrus de poisson et de sang, aussi le matelas ou la paille de la couchette est bientôt transformé en fumier et devient une nouvelle source d'infection.

La durée de traversée est variable suivant les vents et l'endroit où se rend le bateau ; c'est un moment de

repos pour l'équipage ; mais une fois arrivé sur les lieux de pêche, la vie rude commence. Les pêcheurs se lèvent à 2 ou 3 heures pour aller relever les filets, opération qui dure jusqu'au déjeuner, ensuite il faut encaquer et saler le poisson pêché, souvent jusqu'au moment où, peu avant la nuit, on immerge de nouveau les filets ; c'est alors seulement que les pêcheurs peuvent se reposer. Leur nourriture, sauf pendant les premiers jours où ils ont du pain et de la viande fraîche, se compose de biscuit, de lard salé et surtout de poisson frais, on leur donne comme boisson un quart de vin au repas du matin, du thé et de la bière à peu près à discrétion et l'inévitable ration d'eau-de-vie destinée par une excitation factice à leur faire paraître moins dur le travail.

Il y a actuellement chez les armateurs une tendance à essayer d'améliorer les conditions de vie de l'équipage et bien qu'aucun règlement ne leur impose l'obligation d'embarquer un coffre à médicaments nécessaire pour soigner les marins malades, presque tous les bâtiments en sont pourvus aujourd'hui.

Jadis la pêche au hareng fut encouragée au moyen de primes.

Par décret du 7 mars 1791, l'Assemblée nationale accorda une prime de 6 fr. par baril de hareng expédié en Suisse, Portugal, Espagne, Italie ou Levant et dans les colonies françaises d'Amérique. Mais l'argent vint à manquer et le 19 mai 1793 la Convention nationale suspendit le paiement de ces primes.

Un arrêté du pouvoir exécutif du 13 pluviôse an XI accorda aux armateurs pour la pêche du hareng d'automne une prime de 56 francs par homme à condition que le navire eût 25 tonneaux de jauge et un équipage de 10 hommes au moins. Cette prime disparut sous l'Empire.

Les encouragements donnés actuellement à la pêche du hareng et du maquereau n'ont lieu que sous la forme d'exonération des droits sur le sel. La loi du 24 avril 1806, qui rétablit l'impôt sur le sel, supprimé par la Révolution, affranchit du paiement de cette taxe le sel destiné aux produits des pêches maritimes françaises. Mais ce sel n'était généralement délivré en franchise que dans des proportions absolument insuffisantes et ce n'est que depuis 1862 que la direction des douanes autorisa la délivrance de ce sel en quantité illimitée.

Cet encouragement est bien minime et correspond environ à 3 francs par quintal métrique de hareng blanc et 4 francs par quintal métrique de hareng salé et cependant cette pêche pourrait aussi bien être considérée comme grande pêche que la pêche à la morue au Dogger-Bank et devrait être encouragée au même titre.

III. — La petite pêche

La petite pêche, c'est la pêche au poisson frais, celle où les pêcheurs ne restent que peu de jours en mer et

reviennent fréquemment au port pour vendre le produit de leur pêche. Elle est faite par des bateaux dont le tonnage varie considérablement, depuis les barques de pêche montées seulement par deux ou trois hommes jusqu'aux chalutiers à vapeur dont certains ont jusqu'à 180 tonneaux de jauge et des équipages de 15 à 20 hommes. Mais les navires qui font la petite pêche sont généralement des bateaux de 15 à 40 tonneaux de jauge montés par 5 à 10 hommes.

Cette pêche produit annuellement près de 60 millions de francs.

Le décret du 10 mai 1862 règle la pêche côtière. Il déclare qu'au delà de la zone de trois milles à partir de la laisse de la basse mer la pêche est libre ; qu'on peut l'exercer en tout temps et avec tous engins.

Cependant le préfet a le droit, sous l'approbation du ministre, dans l'intérêt de la reproduction, d'interdire certaines pêches ou toutes pêches dans une certaine région.

Ce décret interdit l'emploi des filets trainants dans la mer territoriale, mais l'administration a toléré l'emploi du chalut à crevettes dont la plupart des pêcheurs demandent la prohibition, car il détruit le frai et des quantités considérables de petits poissons.

La situation des pêcheurs varie suivant la région des côtes où ils exercent la pêche, aussi nous étudierons successivement la petite pêche : sur les côtes de la Manche et de l'Océan, sur les côtes de la Méditerranée, sur les côtes d'Algérie.

*1^o La petite pêche sur les côtes de la Manche
et de l'Océan.*

Il se produit actuellement sur les côtes de la Manche et de l'Océan atlantique une évolution dans la pêche maritime.

Jadis la petite pêche était exercée par des barques de faible tonnage monté par le patron propriétaire et quelques matelots. Le patron, qui, en général, ne possédait pas l'argent nécessaire pour faire construire ou acheter une barque de pêche, s'adressait à certaines personnes qui faisaient métier de prêter de l'argent aux pêcheurs et que l'on appelait « écoreurs ».

L'écoreur se chargeait le plus souvent d'opérer le recouvrement du prix de vente du poisson et était responsable de ces rentrées vis-à-vis des pêcheurs ; aussi pour couvrir sa responsabilité touchait-il 5 0/0 du produit brut. De plus il recevait sur le produit net un certain nombre de parts pour payer l'intérêt de la somme avancée et amortir la dette du patron vis-à-vis de lui. Quand la dette était amortie le patron était propriétaire du bateau. Les quelques hommes qui le montaient avec le patron propriétaire étaient engagés à la part.

Ces barques pratiquaient la pêche le long des côtes et s'aventuraient peu en haute mer.

Mais peu à peu les fonds s'épuisèrent, le produit de

chaque sortie diminua et l'on sentit la nécessité d'aller explorer des fonds situés plus au large. On augmenta alors petit à petit le tonnage des barques et l'écoreur se fit armateur, mais les équipages n'en restèrent pas moins engagés à la part. Puis on eut l'idée, pour ne plus être à la merci du calme plat qui empêchait la traîne du chalut ou des vents qui poussaient souvent le navire très loin de l'endroit où les lignes étaient mouillées, d'employer pour la pêche des navires à vapeur. Mais alors le prix de revient de ces bateaux fut beaucoup plus considérable, les capitaux trouvèrent dans la pêche un emploi et la pêche devint une grande industrie. Soit pour établir plus mathématiquement les comptes de l'entreprise financière, soit pour ne pas laisser les travailleurs se rendre compte de la rémunération donnée aux capitaux, l'ancien engagement à la part fut remplacé par l'engagement au salaire fixe, que nous avons déjà vu appliqué sur certains bateaux du port de Boulogne qui font la pêche du hareng et du maquereau avec salaison à bord.

Ainsi est en train de se produire dans la petite pêche de la Manche et de l'Océan l'évolution économique qui, il y a un demi-siècle, fit disparaître la petite industrie et la remplaça par la grande industrie et qui comme celle dont nous nous occupons fut le résultat des progrès mécaniques, de l'usage de la vapeur et de l'intervention des grands capitaux.

C'est en Angleterre que fut inaugurée la pêche à vapeur vers 1868-1869. Ce pays possède actuellement 944 chalutiers à vapeur et on commence à y construire des vapeurs pour la pêche aux cordes et pour la pêche aux filets dérivants. Sur ces navires le capitaine et le second sont engagés à raison de tant pour cent sur les produits réalisés par le navire, mais les matelots gagnent un salaire fixe de 4 livre par semaine.

L'Allemagne suivit l'exemple donné par l'Angleterre et fit construire en 1885 son premier navire de pêche à vapeur. Elle possède actuellement 117 navires de pêche à vapeur sur lesquels les matelots sont engagés à salaire fixe. Le patron lui-même, touche un salaire fixe mais il a en plus une gratification de 10/0 sur le produit de la pêche.

En France, le mouvement en faveur de la pêche à vapeur a commencé plus tard et est bien moins développé que chez nos voisins. En 1896 il n'y avait chez nous que 54 vapeurs de pêche, actuellement il y en a 80 et cependant tandis que le produit de la pêche est de 12 millions en Allemagne il est de 90 millions en France.

Nous sommes encore en France tout à fait au début de l'évolution puisque sur 23.000 bateaux environ qui se livrent à la petite pêche, 80 seulement sont des bateaux à vapeur et l'engagement au salaire fixe, n'existe même pas sur tous. C'est ce qui a permis de dire à M. Roger Merlin dans son livre si documenté

sur « le Métayage et la participation aux bénéfices » que la participation aux bénéfices existait toujours dans l'engagement des marins pêcheurs. Mais il est évident qu'il y a une tendance vers le salariat et il est à craindre que la pêche devienne une industrie qui tue les petits patrons et fasse disparaître chez nos pêcheurs la participation aux bénéfices, qui associe le patron et l'ouvrier dans une même communauté d'intérêts.

Les pêcheurs engagés au salaire fixe sur les chalutiers à vapeur touchent généralement : le patron, 120 francs par mois; les matelots, 70 francs; le mousse, 30 francs, mais le plus souvent on leur donne en plus un pourcentage sur le prix net du poisson apporté.

Ceux engagés sur des cordiers touchent en moyenne : le patron 125 francs plus 3 0/0 des bénéfices nets ; les matelots 90 francs; les novices 60 francs et les mousses 45 francs.

Ainsi, même dans le cas de l'engagement à salaire fixe, on a senti la nécessité d'intéresser dans une certaine mesure, sinon tout l'équipage, au moins le patron aux bénéfices de l'entreprise.

Quand les matelots sont engagés à la part on prélève sur le montant brut une moitié ou un tiers pour les frais de l'armement; l'autre partie est divisée en autant de parts qu'il y en a d'indiquées sur le rôle d'équipage. Le patron a suivant les engagements 2

parts ou $1\frac{1}{2}$ et parfois une seule part; chacun des hommes a une part, le mousse et le novice ont $\frac{1}{2}$ ou $\frac{3}{4}$ de part. Le gain des matelots varie suivant le genre de pêche pratiquée et suivant les endroits où elle est exercée. Il peut aller de 300 francs jusqu'à 1.100 ou 1.200 francs mais il atteint rarement ces derniers chiffres.

A mesure que les fonds voisins de la côte se sont trouvés dépeuplés, la petite pêche a perdu son caractère de pêche côtière et est presque devenue une pêche hauturière. En effet une grande partie des bateaux qui exercent actuellement la pêche du poisson frais soit au chalut, soit même aux cordes, vont pêcher sur des fonds très éloignées et restent en mer quelquefois plus d'une semaine, pendant laquelle ils conservent le poisson pêché en le recouvrant de glace.

Les navires de certains ports restent même absents plus longtemps, car, pour ne pas perdre de temps en voyages à la côte, ils remettent leur poisson à des chasseurs qui le rapportent à terre.

Dans les ports importants il existe une criée où les lots de poisson sont vendus à l'enchère aux représentants des marchands de l'intérieur; mais dans les petits ports et surtout dans ceux où la flottille de pêche est composée de petites barques montées par quelques hommes, les pêcheurs sont à la merci du marayeur. Il faut en effet que le patron trouve le placement de son poisson et il ne peut le vendre lui-même, car il

a besoin de repos et d'ailleurs la consommation locale serait insuffisante.

Si les mareyeurs sont plusieurs dans le même port, ils s'entendent entre eux et tirent au sort celui qui achètera la pêche de tel ou tel bateau et quand celui-ci arrive, le patron, qui ne trouve en face de lui qu'un seul acheteur, est obligé d'accepter le prix souvent dérisoire qu'on lui offre de sa pêche.

Le marché se scelle toujours au cabaret et il comporte le plus souvent comme appoint du vin et de l'alcool que le pêcheur doit boire sur place, ce qui diminue encore la somme qu'il touche définitivement.

De tous les pêcheurs des côtes de la Manche et de l'Océan, les pêcheurs de sardine sont les plus malheureux, car même lorsque le poisson vient en bancs pressés sur nos côtes leur misère ne diminue point.

Cette pêche qui, sur le littoral breton et vendéen occupe près de 40,000 pêcheurs, est faite par des barques à voiles, montées par 5 hommes, au moyen d'un filet flottant dans les mailles duquel la sardine vient se prendre. Elle nécessite l'emploi d'un appât appelé rogue, qui est formé d'œufs de morues. Celui-ci coûte de 30 à 80 fr. le baril de 35 kilogrammes, ce qui en fait une pêche coûteuse et qui pour être rémunératrice exigerait que les pêcheurs puissent vendre une capture moyenne au prix de 5 francs le mille.

Quand la pêche n'est pas abondante les usiniers

vont encore jusqu'à payer ce prix qu'ils ne dépassent jamais à cause de la concurrence des importations de produits similaires d'Amérique et de Portugal. Mais les quantités vendues n'étant pas suffisantes le pêcheur ne gagne pas de quoi vivre.

Quand la sardine donne, les barques reviennent amplement chargées, mais il y a alors surabondance et les usiniers ne paient le mille qu'à un prix infime 2 francs, 3 francs et même quelquefois 1 franc comme en 1888. Les malheureux pêcheurs n'ont même point dans ce cas la ressource de se rattraper par une plus grande quantité de poisson vendu et ils sont réduits à rejeter à la mer des quantités parfois considérables de sardines dont la capture leur avait coûté un travail pénible et les frais d'appât. En effet, les usines, à cause de leur matériel et du maximum de consommation ne peuvent fabriquer qu'un certain nombre de boîtes; la sardine fraîche, qui est trop susceptible, ne peut-être expédiée à l'intérieur et les petits commerçants qui la travaillaient jadis avec des presses à bras ont disparu devant l'accroissement des grandes usines.

Le seul moyen d'améliorer un peu la situation de ces pêcheurs serait de mettre un droit assez élevé à l'entrée des produits étrangers.

La pêche des huîtres sur les côtes de France, se pratique particulièrement dans la Manche et dans l'Océan atlantique. Elle est réglée par le décret du 10 mai 1862.

Les bancs de la mer commune ne sont assujettis en ce qui concerne l'exploitation qu'aux prescriptions des règlements généraux.

Les bancs classés dans la mer territoriale sont soumis outre la législation générale à une réglementation spéciale et locale.

Les bancs non classés de la mer territoriale ne peuvent être exploités en bateau et leurs produits sont abandonnés à la cueillette des riverains.

La pêche des huîtres est interdite du 1^{er} mai au 31 août.

La pêche sur les bancs de la mer commune et les bancs classés se fait à la voile au moyen d'un engin traînant appelé drague, sorte de chalut garni à sa partie inférieure d'une lame qui racle le fond, arrache l'huître et la fait rouler dans le filet. Les navires sont montés par 4 ou 5 hommes et ceux-ci sont engagés à la part.

Les pêcheurs ne vendent pas leurs produits à la consommation mais aux industriels possesseurs de parcs à huîtres.

Avant 1791 les infractions aux règlements de pêche sur les côtes de la Manche et de l'Océan étaient de la compétence des tribunaux d'amirauté ; mais ces tribunaux furent supprimés par la loi des 9-13 août 1791 et on omit de dire quelle juridiction les remplacerait. En 1821, on chercha à généraliser les pru-

d'hommes qui existaient sur les côtes de la Méditerranée; mais les pêcheurs de la Manche et de l'Océan montrèrent une grande répugnance à être jugés par leurs pairs. En 1846 on prépara un projet qui donnait aux tribunaux correctionnels la compétence des contraventions de pêche, puis la chute de la royauté arriva et il ne fut repris qu'en 1852. Il aboutit enfin au décret-loi du 9 janvier 1852 et actuellement, sur la Manche et sur l'Océan, toutes les contraventions aux règlements de pêche sont de la compétence des tribunaux correctionnels.

2° *La petite pêche sur les côtes de la Méditerranée.*

Tandis que les marins qui exercent la petite pêche sur les côtes de la Manche et de l'Océan s'éloignent de plus en plus du rivage et font souvent de longs séjours en mer, les pêcheurs de la Méditerranée ont toujours montré une très grande répugnance à s'éloigner de leurs côtes. D'ailleurs le sous-sol même de la Méditerranée les empêche de faire la pêche loin de terre, car les fonds atteignent rapidement une très grande profondeur et la pêche y est impraticable.

Les pêcheurs se trouvant réunis en assez grand nombre le long des côtes et dans les étangs et mers intérieures, les difficultés entre eux devaient forcément être fréquentes.

Pour éviter autant que possible les conflits, il faut une réglementation détaillée propre à chaque région fréquentée par les barques de pêche et une juridiction spéciale apte à trancher les contestations qui peuvent surgir néanmoins; c'est là le but des prud'hommies maritimes qui existent sur la côte de la Méditerranée et dont quelques-unes remontent au ^{xv}e siècle.

Ces prud'hommies sont de véritables corporations, qui seules, de tout le système corporatif de l'ancien régime, ont survécu à la Révolution. Tout patron qui exerce depuis un an la pêche dans l'étendue d'une prud'homie en fait obligatoirement partie, mais son admission ne nécessite point de longs délais et n'est point entourée de mesures vexatoires comme cela existait dans les anciennes corporations. C'est probablement pour cette raison et aussi pour conserver une juridiction, dont les membres, pêcheurs eux-mêmes, étaient les plus à même de juger en connaissance de cause les difficultés entre pêcheurs, que le décret du 8 décembre 1790 maintint ces institutions et décida que de pareils établissements seraient accordés à tous les ports qui en feraient la demande par la voie de la municipalité et des corps administratifs.

La plus ancienne de toutes ces prud'hommies est celle de Marseille dont le premier acte connu remonte à 1431. Cette année-là, la communauté des pêcheurs de Marseille se donna un règlement qui fut approuvé le 14 octobre par le conseil général de la ville. Le roi

René consacra l'institution par ses lettres patentes des 2 octobre 1447, 4 mai 1452, 30 avril et 10 novembre 1477. Depuis cette date de nombreuses lettres patentes reconnurent cette prud'hommie qui fut maintenue par le décret du 8 décembre 1790.

La prud'hommie de la Ciotat fut créée par des lettres patentes du 4 mai 1452, celle de Toulon par des lettres du 6 avril 1618, celle de Cannes le 7 mars 1723. L'art. 9 du décret du 8 décembre 1790, qui rétablit la prud'hommie de Cassis, indique qu'elle existait déjà antérieurement. L'Assemblée nationale établit le 6 janvier 1791 la prud'hommie d'Agde et le 9 mars 1791 celle de Gruissan et de Sérignan. Les deux prud'hommes d'Agde et de Sérignan furent réunies par l'ordonnance du 18 août 1819 et de nouveau séparées le 6 juin 1873. Le 9 avril 1791, furent fondées les prud'hommes de Saint-Tropez et de Cète; le 20 avril 1791, celle de Martigues et le 3 avril 1792, celles d'Antibes, de Saint-Nazaire et de Sanary. L'arrêté des consuls du 23 messidor an IX organisa les prud'hommes de Bages, Leucates et Saint-Laurent-de-la-Salanque. Le 15 fructidor an IX, celle de Bastia fut établie par un arrêté de M. Miot, administrateur de la Corse et le règlement qui fut élaboré le 10 fructidor an X la régit encore aujourd'hui; le 3 nivôse an X, furent créées celles de Collioure, Nice, Villefranche et Menton et le 26 prairial an XI celle de la Seyne. La prud'hommie de Saint-Raphaël fut insti-

tuée par le décret du 13 août 1811 et celle de Banyuls par l'ordonnance royale du 30 avril 1820.

En 1829, une prud'hommie fut créée à Bandol jusqu'alors réunie à Sanary et, le 6 décembre 1863, Aigues-Mortes fut séparée de la prud'hommie de Cette. Ajaccio fut doté de cette institution le 19 juillet 1869, Brusq le 20 octobre 1871, et La Nouvelle le 12 juillet 1877.

Enfin le décret du 28 août 1891 a reconnu la prud'hommie de Nice, qui existait déjà par suite d'un arrêté des consuls du 3 nivôse an X, mais dont les dispositions étaient devenues caduques pendant la période où le comté de Nice s'était trouvé séparé de la France.

Les prud'hommes existent donc maintenant sur tout le littoral de la Méditerranée. C'est le décret du 19 novembre 1859 qui les régit.

Elles ont à leur tête des prud'hommes pêcheurs dont le nombre est généralement de trois, plus un suppléant, dans les prud'hommes peu importantes, et de cinq, plus deux suppléants, dans les autres. Ils sont élus par les membres de la prud'hommie, mais ont seuls le droit de voter ceux qui exercent effectivement la profession de pêcheur et qui ont acquitté les charges de la communauté. Jusqu'au décret du 20 octobre 1871, le vote avait lieu à haute voix, mais il est actuellement secret.

L'élection a lieu au moment des fêtes de Noël, sauf

dans trois prud'hommes, où elle a lieu, à Nice, la veille de la fête de saint Pierre, à Menton, le lendemain, et à Villefranche, le premier dimanche qui suit la fête du patron des pêcheurs. Ces trois villes, autrefois italiennes, ont conservé leurs anciennes coutumes.

Pour être élu prud'homme pêcheur, il faut avoir 40 ans et avoir exercé la profession de pêcheur pendant dix ans dans l'étendue de la prud'homie. Ils sont nommés pour un an, mais sont indéfiniment rééligibles et le premier prud'homme est presque toujours pris parmi les prud'hommes de l'année précédente.

A l'issue de la proclamation du vote ils prêtent serment entre les mains du commissaire de l'Inscription maritime « d'accomplir leur mandat avec conscience et loyauté » et, avant d'entrer en fonction, ils doivent prêter serment devant le tribunal de première instance, dans le ressort duquel se trouve la prud'homie, de faire exécuter les règlements et de signaler « sans haine ni ménagements pour les contrevenants » les infractions à ces règlements.

Les fonctions des prud'hommes pêcheurs commencent au 1^{er} janvier de chaque année.

Les prud'hommes sont chargés de faire des règlements pour assurer dans l'étendue de la prud'homie l'égale jouissance pour tous de la mer et du domaine public maritime. Ils déterminent les postes de pêche et les font tirer au sort, établissent l'ordre suivant

lequel les filets pourrnt être mouillés le jour et la nuit, fixent les heures auxquelles certaines pêches doivent faire place à d'autres et prennent, pour assurer l'ordre, les mesures spéciales non prévues par les règlements sur la police de la pêche. Pour être obligatoires, ces règlements doivent être approuvés par l'autorité maritime locale.

Les prud'hommes forment un tribunal qui est compétent pour toutes les infractions aux règlements faits par la prud'hommie, à moins que ces règlements, à cause de l'importance des intérêts en jeu, n'aient fait l'objet d'arrêtés pris par le préfet maritime, et aussi pour toutes les contestations entre pêcheurs, mais est incompétent en matière de règlements généraux sur la pêche côtière. Ils jugent sans forme ni figure de procès et leurs jugements sont sans appel, sans revision ou cassation

Le pêcheur qui a quelque plainte à formuler contre un autre membre de la prud'hommie met deux sous dans la boîte de S. Pierre, va trouver le garde de la communauté et lui demande d'assigner son adversaire. Le dimanche suivant, car c'est le dimanche que les prud'hommies tiennent leur audience, le défendeur se rend devant les prud'hommes et met deux sous dans la boîte de Saint Pierre. Les deux parties expliquent alors leur affaire et les prud'hommes prononcent leur jugement. Ils ne peuvent prononcer que des amendes de 1 fr. à 40 fr. mais les dommages et intérêts sont sans limites.

Les sentences sont immédiatement exécutoires et depuis les lettres patentes de novembre 1622 et du 10 mai 1634 par lesquelles Louis XIII obligeait les viguiers et autres officiers de ville à faire exécuter les jugements des prud'hommes, des voies de contrainte sont mises à la disposition de ces juges spéciaux pour assurer l'exécution de leurs jugements ; mais il est bien rare qu'ils aient recours à la saisie et à la vente des engins de pêche. Les prud'hommes sont plus jaloux de leur popularité que de leur autorité et d'ailleurs le pêcheur condamné s'exécute presque toujours de lui-même.

Les prud'hommes sont aussi les chefs de la Société de secours mutuels qui est en général adjointe à la prud'hommie.

Les fonctions des prud'hommes sont gratuites, mais on leur donne comme frais de costume une indemnité plus ou moins élevée suivant les ressources de la prud'hommie ; de plus ils sont libérés de tout service public et des levées pendant la durée de leur charge.

Pour subvenir aux frais d'administration et constituer à la prud'hommie des ressources qui lui permettent de venir en aide aux marins âgés ou malades, les membres de la prud'hommie versent une contribution annuelle. Autrefois chaque bateau versait la demi-part, c'est-à-dire un quart de part pris sur la portion revenant à l'équipage et un quart de part prélevé sur la portion revenant au propriétaire de l'em-

barcation. A ce régime le décret du 19 novembre 1859 a permis de substituer un abonnement conventionnel. C'est presque le seul système usité aujourd'hui. Cependant à Bastia la perception consiste en tout, en un centime et demi par kilogramme sur le poisson vendu ou exporté.

Dans certaines prud'homies : Cette, la Seyne, La Nouvelle l'abonnement est une taxe fixe.

A Banyuls, chaque patron paie 2 fr. par bateau et par homme.

A Toulon les membres de la prud'homie sont divisés en deux catégories : les uns paient une taxe fixe d'après le genre de pêche qu'ils exercent, les autres paient une taxe de 5 fr. par homme d'équipage, mais ils n'ont droit à aucun des avantages accordés par la prud'homie aux patrons de la première catégorie.

Enfin dans la plupart des prud'homies : St-Tropez, Antibes, Cassis, Agde, St-Raphaël, Collioure, Ajaccio, Cannes, Gruissan, St-Laurent-de-la-Salanque, Martigues les abonnements varient suivant le genre de pêche pratiqué par les bateaux. C'est là la résultante de la distinction faite dans la Méditerranée entre ce qu'on appelle le « petit art » et le « grand art ».

Le petit art, c'est la pêche faite dans les étangs et la mer jusqu'à la distance de trois milles du rivage avec des filets de petite dimension et de très petites barques.

Le grand art au contraire se pratique au large

avec des filets qui atteignent quelquefois près de 900 mètres de développement. Parfois deux tartanes s'associent et font la pêche « au bœuf » en réunissant leurs filets dont elles font alors des filets trainants. La pêche au grand art est généralement plus rémunératrice que la pêche au petit art ; aussi le montant des abonnements varie suivant que l'on exerce l'une ou l'autre et des distinctions sont encore parfois faites dans chacune de ces deux catégories de pêche.

Sur tout le littoral de la Méditerranée les engagements sont faits à la part.

Quelques bateaux à vapeur du port d'Agde font cependant exception, les matelots engagés sur ces navires sont payés au salaire fixe et quotidien ; ils touchent 2 fr. 50 à 3 fr. par jour, mais seulement les jours de sortie.

Dans les engagements à la part le matériel touche en général 3 parts dans le petit art, 5 dans le grand art, chaque matelot touche une part.

Le gain annuel des pêcheurs de la Méditerranée est moins élevé que celui des pêcheurs de la Manche ou de l'Océan, il varie entre 250 fr. et 600 fr. mais atteint rarement ce dernier chiffre.

Ce gain réellement bien minime tient à plusieurs causes.

Les fonds de pêche de la Méditerranée sont appauvris par l'abus de la pêche aux filets trainants qui, malgré l'interdiction prononcée par le décret du 10

mai 1862, sont employés journellement par un grand nombre de pêcheurs dans les 3 milles de la mer territoriale. Malgré les protestations de ceux qui se conforment aux règlements et demandent leur observation par tout le monde, les prud'hommes n'ont jamais essayé d'empêcher cette pêche illégale, car ils prétendent qu'elle est en hiver la seule ressource des pêcheurs.

De plus les pêcheurs de la Méditerranée sont moins audacieux que ceux du Nord. Quand la mer est mauvaise, le temps incertain, ils restent au port, aussi les jours de chômage sont nombreux pour eux et la part annuelle qu'ils retirent de leur pêche est considérablement réduite.

Enfin ils ont à subir la concurrence des pêcheurs étrangers surtout des pêcheurs italiens qui, ne trouvant plus sur les côtes de l'Italie, dépourvues de poisson, à exercer leur métier d'une façon rémunératrice, viennent pêcher sur les côtes de France et souvent s'engager sur les barques de pêche françaises, à des conditions que nos pêcheurs sont forcés d'accepter s'ils veulent trouver à louer leurs services. Et tandis que sur les côtes de la Méditerranée le nombre de nos pêcheurs diminue, celui des pêcheurs étrangers augmente.

Il y a là un phénomène économique et social singulièrement grave, qui, malheureusement pour notre pays, n'est pas particulier à la pêche maritime. En France, dans la plupart des métiers, le nombre des ouvriers étrangers s'accroît sans cesse. Ils viennent

augmenter le nombre des travailleurs et par résultante la masse de ceux qui sont sans travail et qui pourront devenir une source de difficultés pour l'avenir si l'on ne prend des mesures pour arrêter cette immigration étrangère.

3^e La petite pêche sur les côtes d'Algérie.

La pêche maritime sur les côtes d'Algérie est exercée non pas par des Français, mais presque exclusivement par des étrangers d'ailleurs naturalisés pour la plupart aujourd'hui.

Les Espagnols dans la province d'Oran, les Italiens de Sicile et de Sardaigne dans la province d'Alger, les Italiens de l'Adriatique, du golfe de Tarente, et les Maltais dans la province de Constantine forment la plus grande partie de la population des pêcheurs d'Algérie.

Jusqu'en 1850 ces étrangers venaient pêcher dans les eaux françaises, puis retournaient dans leur pays une fois la pêche faite. Mais lorsque nous eûmes complètement rétabli la sécurité sur les côtes, ils se décidèrent, en grand nombre, à venir s'installer sur la côte algérienne la plus proche de leur pays, afin de se trouver à proximité des lieux où ils exerçaient leur métier.

En 1880, la population maritime de l'Algérie, com-

prenait : Italiens 50 0/0, Indigènes, Français, étrangers naturalisés 30 0/0, Espagnols 15 0/0, Maltais 5 0/0.

Pour utiliser au profit de la flotte cette population maritime algérienne, on étendit à l'Algérie, par le décret du 12 juillet 1880, l'inscription maritime, mais cette mesure ne fit qu'augmenter les charges des pêcheurs français, sans pousser les étrangers à se faire naturaliser ; car pour faire produire à ce décret le résultat voulu, il eût fallu empêcher ces derniers de pratiquer la pêche dans les eaux françaises. Mais ceux-ci pouvant librement exercer leur métier le long des côtes, n'eurent aucune hâte à se soumettre à cette charge et le mouvement de naturalisation parmi la population maritime se ralentit au contraire.

Cette situation était fort préjudiciable à nos intérêts ; aussi lorsqu'en 1886 les relations commerciales entre la France et l'Italie furent rompues, des mesures furent prises pour y remédier. On exigea sur les bâtiments algériens, ainsi que cela existait en France, que les $\frac{3}{4}$ de l'équipage fussent composés de Français ou d'étrangers naturalisés.

Cette mesure ainsi que la loi du 1^{er} mars 1888, qui interdit aux étrangers la pêche dans les eaux territoriales de l'Algérie, décida de nombreux étrangers à se faire naturaliser.

Les facilités accordées par le sénatus consulte du 14 juillet 1865 pour la naturalisation en Algérie, qui peut se faire au bout de trois années de séjour au lieu

des dix années exigées en France, ont eu des inconvénients en ce qui concerne les pêcheurs étrangers.

Certes les pêcheurs naturalisés qui sont installés sur les côtes d'Algérie avec leur famille, forment dans ce pays la population maritime de l'avenir. Mais beaucoup d'Italiens, n'ont vu dans la naturalisation qu'un moyen de profiter des avantages accordés à nos pêcheurs et sont restés étrangers en fait.

Ils viennent en Algérie au moment de la pêche et retournent ensuite en Italie où ils rapportent à leur famille, qu'ils y ont laissée, l'argent qu'ils ont gagné chez nous. Leur naturalisation leur sert à pouvoir s'engager comme Français sur les bateaux de pêche et à profiter à 50 ans d'âge et après 300 mois de navigation de la pension donnée par la Caisse des Invalides. Ils restent, il est vrai, à la disposition de la marine de guerre jusqu'à l'âge de 50 ans, mais comme le gouvernement italien ne reconnaît pas la naturalisation acquise à l'étranger sans son autorisation préalable, ils sont soumis également à la loi militaire italienne et en cas de guerre, ils seraient levés par le pays où ils se trouveraient.

C'est là une situation que l'on devrait faire cesser définitivement en mettant ces naturalisés restés Italiens en demeure d'opter réellement pour l'Italie ou pour la France et dans ce cas de venir s'établir à demeure en Algérie. On débarrasserait ainsi la population des pêcheurs d'une partie de ces étrangers et

les pêcheurs français qui viendraient s'installer sur les côtes algériennes pourraient réussir plus facilement.

De nombreuses tentatives, en effet, ont été faites en Algérie pour coloniser les côtes avec des pêcheurs français, mais elles n'ont point, en général, donné des résultats satisfaisants.

En 1848, on fit venir 12 familles de pêcheurs bretons que l'on installa dans la presqu'île de Sidi-Ferruch, mais au bout de peu de temps, on dut les rapatrier car le climat leur était funeste.

En 1891, la Société de géographie commerciale de Paris, sur l'initiative de M. Conseil, envoya des pêcheurs bretons de Lannion à Tabarca, mais l'insuccès fut complet.

Pour encourager les pêcheurs français à aller en Algérie, le gouvernement général accorda la gratuité du passage et un secours de 100 francs pour les célibataires et de 200 francs pour les pêcheurs mariés.

Ces encouragements provoquèrent un nouveau mouvement de colonisation.

En 1891, 5 pêcheurs de Lannion, dont 2 mariés, se rendirent à Philippeville.

A la fin de décembre 1891 un convoi de dix hommes et de dix-huit femmes et enfants, de Douarnenez, arriva à Stora près de Philippeville ; en janvier 1892 arriva un second convoi de pêcheurs bretons destinés au village de Collo dans la baie de Philippeville et en février 1892, un troisième convoi.

Mais tous ces pêcheurs à cause soit de la période de mauvaise pêche que subissait alors l'Algérie soit de leur ignorance des procédés de pêche employés dans ces régions ne réussirent point, et on dut les rapatrier.

En 1892, 13 pêcheurs de Collioure et de Port-Vendres vinrent également avec leurs familles et quatre bateaux s'installer dans la baie de Philippeville, qui a la réputation d'être très poissonneuse, mais les premières pêches furent mauvaises et ils revinrent presque aussitôt en France.

M. Cambon, gouverneur de l'Algérie, voyant que, malgré les encouragements accordés à l'immigration des pêcheurs français, on ne pouvait réussir à les faire demeurer sur le littoral algérien, car ils se décourageaient trop vite, eut l'idée de les retenir en Algérie par la création de villages de pêcheurs.

Ces villages furent fondés à grands frais dans la région du cap Matifou, ils sont au nombre de trois : Jean-Bart, Surcouf, et La Pérouse. On donne à chaque pêcheur à son arrivée une maison bâtie sur un terrain de 4 à 5 ares où il peut créer un jardin et un lot de terrain de 20 ares qu'il cultive, une barque et des filets pour une valeur de 2,000 francs ; on lui paie ses frais de transport et il reçoit en outre 200 fr. s'il est marié, 100 fr. s'il est célibataire.

Au bout de cinq années les pêcheurs deviennent propriétaires de leurs maisons et du terrain et peuvent en disposer comme ils veulent.

Les villages de Jean-Bart et de Surcouf, ouverts en 1893 et 1894, sont peuplés par des pêcheurs de Colliouré, Port-Vendres, Cannes, St-Raphaël, St-Tropez, et Arcachon ; celui de La Pérouse inauguré seulement en 1897 est habité par des Corses. Il faut espérer que cet essai, qui revient fort cher au gouvernement d'Algérie, produira de bons résultats car les pêcheurs méditerranéens qui les habitent, sont plus aptes à s'acclimater dans ce pays que les pêcheurs bretons. Mais la difficulté d'une pareille colonisation tient à ce que les marins qui viennent ainsi s'installer sur les côtes d'Algérie sont en général de médiocres pêcheurs, qui vivaient assez difficilement dans leur pays et qui ne réussiront peut-être pas beaucoup mieux sur les côtes algériennes.

Quant au pêcheur indigène, il n'existe pas du tout en Algérie. Quelques-uns ont bien essayé d'imiter les pêcheurs européens, mais ils ont vite renoncé à un métier qui exige beaucoup de fatigue et de patience et ne convenait point à leur nature indolente et paresseuse.

La pêche en Algérie ne fut soumise à aucune réglementation jusqu'au décret du 22 septembre 1852, qui étendait à notre colonie le décret du 9 janvier 1852 réglementant la pêche côtière sur les côtes de France.

Le décret du 5 mai 1888 qui le remplaça reproduit les dispositions du décret du 10 mai 1862 et remet au contre-amiral commandant de la marine en Algé-

rie le soin de prendre les arrêtés spéciaux reconnus nécessaires. Enfin un nouveau décret du 4 juillet 1894, remplace celui du 5 mai 1888 et édicte pour l'Algérie des règles de pêche analogues à celles de la métropole.

Les côtes d'Algérie sont très poissonneuses, mais les pêcheurs n'exercent guère la pêche du poisson frais qu'à proximité des centres, où ils sont certains de trouver pour leurs produits un écoulement facile et rémunérateur et seulement pendant la période de septembre à juin, car pendant l'été les chaleurs sont si fortes que le poisson se corrompt souvent même avant d'être vendu.

Certains pratiquent cette pêche le long des côtes dans des embarcations de petites dimensions montées par un équipage de 3 à 7 hommes et reviennent chaque jour au port. D'autres, surtout ceux qui pratiquent la pêche aux bœufs, s'éloignent un peu plus du rivage, mais pêchent souvent cependant dans la limite des 3 milles bien que cette pêche y soit interdite. Ils montent des bateaux d'un assez fort tonnage, 20 à 40 tonneaux et l'équipage se compose de 4 à 12 hommes environ. La plupart de ces balancelles reviennent chaque jour au port; mais à Oran, Alger, Philippeville et Bône les pêcheurs ne rentrent que le dimanche et les jours de fête et une embarcation légère, montée seulement par deux ou trois hommes va chercher chaque jour le produit de la pêche.

A Bougie et à Philippeville, quelques équipages de bateaux bœufs sont engagés à salaire fixe. Les pêcheurs français gagnent alors 75 francs par mois et les étrangers 45 à 50 francs, le patron touche 150 francs. La nourriture est aux frais du bateau.

Mais l'engagement à la part est malgré tout l'engagement normal en Algérie.

La moitié du produit de la vente revient à l'armateur qui supporte les avaries communes et la moitié des frais de nourriture. L'autre moitié est partagée entre l'équipage. Le patron touche 1 part $\frac{1}{4}$ et parfois 1 part $\frac{1}{2}$, chaque matelot touche une part, et le mousse suivant sa force et les services qu'il peut rendre $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, et parfois même $\frac{3}{4}$ de part. Le gain des pêcheurs dans les neuf mois qu'ils exercent annuellement leur métier, est en moyenne de : 420 francs à Oran, 650 à 700 francs à Alger, 500 francs à Bône; mais sur beaucoup de points du littoral les gains sont moins élevés encore.

A Oran, les pêcheurs ne sont pas libres de vendre directement leur poisson au consommateur; ils sont obligés de le porter à la criée, où il est perçu un droit de 5 0/0 sur le prix d'adjudication. La même obligation existe pour les pêcheurs à Bône, d'après un arrêté municipal du 31 août 1884 et à Alger, d'après un arrêté du 10 octobre 1883. Dans cette dernière ville les pêcheurs, en plus du droit de 5 0/0, doivent payer par corbeille un droit de stationnement qui, suivant les catégories, varie de 0 fr. 05 à 1 fr. 25.

Les pêcheurs algériens réclament vivement la suppression des criées parce que, qu'il y ait abondance ou rareté, ils y vendent toujours leur poisson à vil prix et sont exploités par les Maltais et les Juifs, qui seuls font ce genre de commerce et achètent le poisson au taux moyen de 0 fr. 20 le kilogramme alors qu'ils le revendent le plus souvent 1 fr. 50 le kilogramme.

Du mois de mars au mois de juillet, les pêcheurs capturent en grandes quantités les sardines et les anchois qui passent pendant cette période en bancs serrés le long de nos côtes. C'est surtout pour pouvoir pratiquer cette pêche, qui n'est guère possible que dans la mer territoriale et qui est particulièrement rémunératrice, puisque chaque matelot peut, pendant cette courte saison de pêche, réaliser un bénéfice de 7 à 800 francs que les pêcheurs italiens se sont fait naturaliser en grand nombre, lorsque la loi du 1^{er} mars 1888 leur eut interdit la pêche dans nos eaux. Mais il y a encore de nombreux Italiens non naturalisés qui, dans la partie est de l'Algérie, viennent pêcher la sardine et l'anchois dans les eaux françaises.

Profitant de ce que la pêche est libre en Tunisie, ils s'installent sur la côte, le long de la frontière française. De là ils font des incursions incessantes dans nos eaux et retournent ensuite préparer sur le territoire voisin, leurs conserves qu'ils peuvent

entrer en franchise en Italie. Loin de s'opposer à cette pêche, les pêcheurs français, Italiens naturalisés, la leur favorisent et quand le garde-pêche à vapeur qui a, d'Alger à la frontière, 350 milles de côtes à garder vient dans ces parages, il leur est aussitôt signalé.

Le seul moyen d'empêcher les étrangers de venir ainsi dans nos eaux territoriales serait d'augmenter le nombre de nos gardes-pêche, afin qu'ils puissent exercer une surveillance plus active.

Les pêcheurs vendent les sardines et les anchois qu'ils ont pêchés à des usines, souvent à un prix très bas, car, faute d'entente entre eux, ce sont les usiniers qui fixent les prix.

La pêche du corail jadis assez prospère sur les côtes d'Algérie a actuellement presque entièrement disparu. Autrefois on trouvait du corail sur toute la côte de l'Algérie, mais ces bancs ont été tellement ravagés, qu'on n'exploite plus actuellement que ceux de la Calle.

La Compagnie d'Afrique établie au « bastion de France » aujourd'hui la Calle eut jusqu'à la conquête de l'Algérie le monopole de la pêche du corail sur les côtes des Etats barbaresques. L'acte du 31 mars 1832, qui supprima ce monopole, autorisa tous les bateaux corailleurs à pêcher dans les eaux de l'Algérie à condition, pour les bateaux étrangers, de payer une patente. La convention du 24 octobre 1832 avec le bey de Tunis décida que les bancs situés sur la

côte de Tunisie ne pourraient être exploités que sous notre pavillon et que nous aurions la police de cette pêche. La France devait en revanche payer une redevance de 13.000 piastres. Malgré ce monopole, la pêche du corail était faite presque exclusivement par des étrangers ; aussi pour la faire tourner à notre profit, un décret de 1864 divisa les corailleurs en 3 catégories :

1^o Les bateaux français étaient exempts de droits ;

2^o Les bateaux étrangers devaient payer une patente de 4 à 800 francs, suivant la nationalité ;

3^o Les bateaux au-dessous de 6 tonneaux étaient assimilés aux bateaux français, sans distinction de nationalité, pourvu qu'ils fussent construits en France et en Algérie.

Quand la loi du 1^{er} mars 1888 vint réserver les eaux territoriales d'Algérie, on toléra l'embarquement sur les navires français d'un équipage étranger, car les Italiens étaient presque seuls à pratiquer la pêche du corail ; mais le décret du 1^{er} mai 1892 n'autorisa plus que la moitié d'étrangers, et celui du 1^{er} mai 1897 exigea les $\frac{3}{4}$ de marins français ou naturalisés.

La pêche du corail, qui était autrefois pratiquée toute l'année et surtout de mai à octobre, est aujourd'hui interdite pendant les mois de juillet, août et septembre, depuis le décret du 1^{er} mai 1892. On a voulu par cette mesure empêcher la destruction complète des bancs.

Cette pêche se fait au scaphandre ou avec la croix de Saint-André.

Le scaphandre ne peut être employé que sur les bancs situés près de la côte et à peu de profondeur et comme ceux-ci sont aujourd'hui dévastés, on emploie presque toujours actuellement la croix de Saint-André. Cet instrument est formé d'une croix faite avec deux barres de bois de 2 à 4 mètres de longueur. Au centre de la croix est un poids pour la faire descendre au fond et à chaque bras sont suspendus des paquets de filets. Les filets accrochent les branches de coraux qu'ils rencontrent, les brisent et les retiennent dans leur enchevêtrement. Cet instrument n'abîme pas trop les bancs, mais on l'arme souvent à ses extrémités de deux puissants cerceaux de fer aux arrêtes tranchantes auxquels sont suspendus des sacs de filets. Cet engin, qui porte le nom de « gratte en fer », est formellement interdit, car il déracine les pieds de corail et empêche toute formation nouvelle, mais beaucoup de pêcheurs l'emploient cependant et, pour ne pas être obligés de le rapporter au port, ils le coulent à des places connues d'eux seuls et désignées seulement par une boule qui flotte entre deux eaux.

Les marins qui font la pêche du corail gagnent de 40 à 45 fr. par mois. On les paie d'avance et ils sont nourris aux frais de l'armateur.

Le corail pêché en Algérie est envoyé en Italie où il est travaillé.

La pêche des éponges qui a une certaine importance sur la côte de Tunisie, où elle est pratiquée par des Grecs, des Italiens et des Maltais, n'existe pour ainsi dire pas en Algérie parce que les éponges y sont de mauvaise qualité.

Il faut espérer que la population maritime de l'Algérie qui, française par la naturalisation, est encore étrangère de cœur, deviendra réellement algérienne grâce à la descendance des pêcheurs étrangers naturalisés définitivement installés dans notre colonie et grâce aussi aux pêcheurs français qui iront profiter des avantages que le gouvernement général de l'Algérie leur donne dans les villages de pêcheurs qu'il a créés.

Sur les côtes de France et sur celles d'Algérie sont installés des établissements de pêche faits en bois, en clayonnage ou simplement en filets, qui sont permanents ou temporaires et permettent, sans aucun travail, de capturer de grandes quantités de poissons, ce qui cause un grave préjudice aux pêcheurs.

Le nombre des pêcheries permanentes, jadis assez considérable, a été réduit par la loi du 9 janvier 1852 sur la domanialité maritime, qui n'a laissé subsister provisoirement que celles dont les propriétaires pourraient dans le délai de trois mois présenter les titres. Le décret du 10 mai 1862 avait déclaré que « toute demande en autorisation d'établissement de pêcherie à poisson serait rejetée », mais malheureusement une

ordonnance du 2 novembre 1869 revint sur cette règle et de nouvelles pêcheries permanentes furent autorisées.

Les pêcheries temporaires dont aucun décret n'est jamais venu défendre d'autoriser l'établissement sont nombreuses, surtout dans le 1^{er} et le 3^e arrondissement maritime, où elles ont été concédées particulièrement à des familles d'inscrits.

D'après l'art. 2 de la loi du 9 janv. 1852 le ministre de la marine a le droit exclusif d'autoriser la création ou le maintien d'établissements de pêche dans les eaux salées et sur les plages salines. Cette autorisation qui, lorsqu'elle est donnée à des non marins, comporte le paiement de certaines redevances est accordée gratuitement aux inscrits définitifs ainsi qu'à leurs femmes ou veuves et à leurs enfants mineurs.

Dans l'intérêt des pêcheurs il serait à souhaiter qu'il n'existât aucune pêcherie, car, si quelques-unes sont concédées à des inscrits vieux et fatigués ou à des veuves de marins morts dans un naufrage, elles sont données en grand nombre à des industriels qui jettent sur le marché des quantités importantes de poisson, font baisser ainsi les prix de cette denrée et diminuent par suite les gains déjà si minimes que les pêcheurs retirent de leur travail.

La pêche à pied pratiquée le long des côtes fait vivre 50.000 personnes environ parmi lesquelles quel-

ques inscrits âgés ou malades qui ne peuvent plus affronter les fureurs de la mer.

Elle n'est autorisée que sous condition d'une déclaration préalable au commissaire de l'Inscription maritime qui, d'après les décrets du 13 juin 1857 et 14 avril 1858, doit donner un droit de préférence aux inscrits. Ces pêcheurs en effet ne sont pas considérés comme des marins et la loi du 24 décembre 1896, qui reproduit sur ce point le décret du 3 brumaire an IV, les laisse en dehors de l'Inscription maritime.

La quantité de poisson rapportée chaque jour à la côte devient de plus en plus considérable. En effet le nombre des pêcheurs s'accroît sans cesse, car de nombreux marins, jadis engagés au commerce et ne trouvant plus à s'employer par suite de la crise que subit actuellement la marine marchande française, se sont adonnés à la pêche et l'usage croissant des bateaux de pêche à vapeur a augmenté dans une grande proportion le produit total de la pêche de chaque jour tout en employant un nombre moins considérable de matelots.

Aussi il y a là une question d'une importante gravité et qui exige, si l'on ne veut voir la situation des pêcheurs devenir très difficile, l'ouverture pour le poisson de nouveaux débouchés, afin d'empêcher l'encombrement sur certains points et la baisse des prix. C'est d'ailleurs une chose facile, car si Paris et

les points très rapprochés des côtes sont abondamment fournis de poisson, la plus grande partie des villes de France et même des centres très importants n'en reçoivent qu'accidentellement et le prix de cette denrée est tel qu'elle est le plus souvent inabordable pour la population ouvrière. La raison en est dans le prix élevé des tarifs de chemin de fer et dans la difficulté que rencontre le transport du poisson.

Le poisson devrait être transporté le plus rapidement possible sur les lieux de consommation, car c'est une denrée qui s'avarie très vite. Or, en France, on exige que les colis soient présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant le départ du train et cela en retarde souvent l'envoi d'une demi-journée. De plus le poisson envoyé en grande vitesse est expédié par le premier train comprenant des voitures de toutes classes c'est-à-dire ce que nous appelons en France des trains omnibus. Certaines Compagnies, il est vrai, principalement le Nord et l'Orléans, commencent à employer les trains express et même rapides pour transporter les colis de poisson adressés à des pays très éloignés des lieux de pêche. Enfin, pour les envois faits au delà de Paris, le simple transport d'une gare à l'autre fait bénéficier les Compagnies d'un délai de 12 à 13 heures pour la durée totale du voyage.

Avec une pareille lenteur dans le transport, cette denrée, pour peu qu'elle soit expédiée à une certaine

distance et que la température soit légèrement chaude, arrive complètement avariée et ne peut-être livrée à la consommation. Aussi les compagnies devraient, sans créer un matériel nouveau, apporter dans leurs wagons en usage de légères modifications propres à permettre au poisson de se conserver plus longtemps, telles que l'installation dans certains wagons de réservoirs ou boîtes à glace et expédier cette denrée par les moyens les plus rapides.

Il faudrait aussi réduire considérablement les tarifs en vigueur, car dans l'état actuel le poisson expédié d'Angleterre à Paris revient moins cher de transport que celui envoyé de Brest à Paris.

On est étonné quand on compare le peu de facilités données à nos pêcheurs pour l'écoulement de leurs produits avec tous les avantages accordés par le gouvernement allemand pour augmenter la consommation du poisson dans tout l'empire.

En Allemagne les trains ordinaires de voyageurs, ce qu'on appelle en France la grande vitesse, prennent les colis de poisson au tarif de la petite vitesse et les trains rapides de voyageurs les prennent au tarif de la grande vitesse; de plus des wagons réfrigérants ont été construit pour le transport de cette denrée, qui actuellement est consommée d'une façon courante dans presque toutes les régions de l'Allemagne.

Il faut espérer que nos compagnies de chemins de fer finiront par se rendre compte des bénéfices

qu'elles pourraient retirer d'une augmentation des envois de poisson et qu'elles accorderont à nos pêcheurs un transport plus rapide avec des tarifs moins élevés. Ceux-ci auront alors des débouchés nombreux pour leurs produits et la population ouvrière pourra se procurer à des prix raisonnables un aliment sain et nourrissant.

CHAPITRE III

LES ŒUVRES EN FAVEUR DES MARINS PÊCHEURS.

Nous avons vu, en étudiant les différents genres de pêche, combien était pénible et souvent peu rémunérateur le travail des marins pêcheurs. A l'étranger, particulièrement en Allemagne, en Angleterre et en Belgique, l'État ou l'initiative privée ont beaucoup fait pour encourager la pêche maritime, faciliter aux pêcheurs la pratique de leur métier et apporter quelques soulagements à leur vie difficile.

En France on est resté pendant longtemps indifférent aux choses de la mer. On a semblé ignorer, jusqu'à il y a quelques années, que, le long de nos côtes, vivait une partie de cette population ouvrière en faveur de qui se manifestait un vaste mouvement d'humanité et de solidarité.

Aussi les marins se sont peu à peu découragés ; ils ont engagé leurs enfants à abandonner le métier difficile de pêcheur pour d'autres moins dangereux et

plus rémunérateurs. Devant l'affaiblissement presque constant du contingent de marins destinés aux barques de pêche et aux flottes de l'Etat, certains esprits ont compris le danger qui menaçait la France et ont cherché à intéresser le pays et les pouvoirs publics à la situation de la population maritime.

L'initiative privée, qui avait tant fait en Angleterre, s'est enfin émue en France de la vie précaire des gens de mer et grâce à elle des institutions ont été créées, qui ont pour but d'enseigner aux pêcheurs la pratique de leur métier, de leur faciliter l'écoulement de leurs produits, d'améliorer leurs conditions de vie et de diminuer leur misère et celle de leur famille.

I. Les Ecoles professionnelles de pêche.

Depuis de nombreuses années déjà des écoles professionnelles avaient été créées pour la plupart des professions manuelles dans un certain nombre de villes. Elles étaient destinées à perfectionner les ouvriers dans la pratique de leur métier et avaient pour but de les mettre à même d'obtenir, grâce à l'habileté ainsi acquise, une meilleure rémunération de leur travail.

Mais aucune école de ce genre n'avait été créée dans les villes du littoral afin d'enseigner aux marins ou à leurs enfants les connaissances nécessaires à la

pratique raisonnée de la pêche et cela alors même que la municipalité de certains ports entretenait dans l'école communale des professeurs qui, en enseignant aux enfants de ces populations maritimes les premières notions de certaines professions terrestres, les détournaient du métier de leurs pères.

La création des écoles professionnelles de pêche, qui existaient déjà en Angleterre et en Belgique, devenait de plus en plus nécessaire à mesure que les pêcheurs étaient obligés, par suite de l'appauvrissement de la mer territoriale, de renoncer de plus en plus à la pêche le long des côtes pour aller au large capturer le poisson. Malgré les qualités spéciales que possédaient la plupart des patrons de barques de pêche, ils étaient ignorants des notions nécessaires pour conduire avec sûreté leur bateau en haute mer et exploiter les nouveaux fonds de pêche qu'ils ne connaissaient pas.

En 1894, le Congrès de sauvetage réuni à St-Malo, ayant reconnu qu'une des principales causes des avaries ou des pertes totales survenant parmi les pêcheurs était l'ignorance des patrons en matière de navigation, émit le vœu que les patrons de bateaux qui font la pêche au large fussent instruits de façon à pouvoir se diriger en mer en suivant leur route sur une carte. C'était la reprise d'un vœu déjà formulé en 1892 par l'inspecteur principal des pêches maritimes M. Roché qui demandait la création d'un bre-

vet de maître de pêche, vœu qui bien que soutenu par M. Guieysse, député de Lorient, et quatorze de ses collègues, n'avait pas été pris en considération, car il aurait entraîné pour les titulaires de ce brevet qui, dans l'esprit de ses promoteurs, correspondait à un grade dans la flotte un supplément de demi-solde et eût été une lourde charge pour la caisse des Invalides.

L'Etat ne voulant rien faire pour exiger des patrons de pêche les connaissances nécessaires à leur propre sécurité et à celle des hommes placés sous leurs ordres, un groupe de personnes dévouées à la population maritime eut l'idée de faire profiter les gens de mer des avantages d'une instruction professionnelle, qui existait déjà dans la plupart des corps de métier et fonda à Paris en 1895 : « La société pour l'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes ».

Cette société, autorisée le 16 mai 1895 et reconnue d'utilité publique le 28 août 1898, a pour but de provoquer sur le littoral la création d'écoles destinées à répandre dans la population maritime les connaissances techniques nécessaires pour la pratique de la pêche.

Les débuts de la Société furent modestes. Beaucoup de gens connaissant la population maritime, entre autres l'amiral Besnard avaient dit : « Les marins pêcheurs sont trop routiniers pour suivre les cours des

écoles de pêche et les professeurs parleront devant des banquettes vides » ; aussila Société avant de créer une école se contenta-t-elle, comme essai, d'une série de conférences qu'elle fit faire à Groix par M. Guillard, qui de tout temps se dévoua pour améliorer la situation des pêcheurs et dans lesquelles il exposa les connaissances utiles aux marins pêcheurs pour exercer avantageusement leur industrie. La réussite fut complète et 52 patrons de pêche suivirent avec assiduité ces conférences.

Devant un pareil résultat, la Société n'hésita pas davantage et elle établit en 1895 dans l'île de Groix la première école de pêche qui, dès la première année, fut fréquentée par 116 élèves.

Depuis les écoles de pêche se sont multipliées.

En 1896 furent créées celles des Sables-d'Olonne et de Dieppe, en 1897 celles de Boulogne-sur-Mer, du Croisic, de Philippeville, d'Arcachon et de Marseille, enfin en 1899 fut fondée celle de Fécamp.

A côté de l'enseignement pratique donné dans l'école aux pêcheurs de tout âge et de toute condition, l'école de pêche de Boulogne donne un enseignement professionnel aux apprentis pêcheurs sur un bateau école à bord duquel elle les embarque et les soumet pendant 10 mois de l'année à l'exercice pratique et raisonné des différentes pêches et de la navigation.

Ces écoles furent fréquentées depuis leur fondation par 1051 marins, patrons, pêcheurs, novices ou

mousses. L'enseignement qu'on y donne varie suivant les régions où elles ont été créées. Il a pour but de mettre les pêcheurs à même de se diriger sciemment en mer et de pratiquer avec intelligence la pêche qu'ils seront appelés à faire de façon à en retirer le plus de bénéfices possible. On exerce les élèves au maniement de l'octant et du sextant, on leur apprend à calculer la longitude et la latitude, à se servir des cartes marines et à pouvoir diriger un navire suivant une ligne tracée sur ces cartes. On leur enseigne la confection, le montage, l'entretien et la réparation des engins de pêche ; la réparation des avaries dans le gréement, la mâture, la coque du bateau ; les différents modes de pêche qu'ils pourront avoir à employer et la préparation du poisson pour le conserver soit au moyen de la glace, soit en le salant. On leur donne quelques principes d'économie sociale et on essaie de leur faire comprendre la nécessité de l'assurance soit pour leurs personnes soit pour le bateau et le matériel de pêche. Enfin on leur enseigne des notions d'hygiène l'usage des coffres à médicaments, qui ne sont encore exigés que sur les bateaux de Terre-Neuve et d'Islande, mais qu'on commence à embarquer sur les bateaux d'un certain tonnage, les soins à donner aux noyés et aux blessés en attendant le médecin.

Grâce à ces quelques notions de médecine courante qui furent trop longtemps ignorées des pêcheurs fran-

çais, ces écoles arriveront à rendre aux marins au point de vue de leur santé, un service identique ou à peu près à celui que rend aux marins anglais la Société de l'Hôpital de St-Jean et aux marins allemands la société Samaritaine allemande desquelles nous dirons quelques mots, car il serait à souhaiter qu'une institution basée sur le même principe existât en France.

La Société de l'hôpital St-Jean (Saint John Hospital association) fut fondée en Angleterre en 1877. Elle a pour but de vulgariser par des conférences les secours que peuvent, en l'absence du médecin, se porter les travailleurs. Elle s'adresse à tous les milieux ouvriers, mais les centres où se font ses conférences sont surtout des ports d'armement pour la pêche, aussi elle rend des services considérables aux matelots.

La société Samaritaine allemande (Deutscher Samariter Verein) fut fondée en Allemagne en 1882 par le Dr Friederich Esmarch, professeur de chirurgie à l'Université de Kiel. Il avait remarqué que, si les maladies ou les blessures qui atteignaient les marins, avaient le plus souvent une issue fatale, c'est que les premiers soins avaient été mal donnés ou négligés tout à fait. Aussi il chercha à répandre parmi ceux-ci des connaissances médicales suffisantes pour leur permettre de se soigner mutuellement en attendant l'arrivée du médecin. La société entretient dans

tous les ports un médecin qui fait un cours de médecine élémentaire que peuvent suivre toutes les personnes de bonne volonté. Pour assurer l'unité d'enseignement, toutes les leçons ont été rédigées par le Dr Esmarck dans un petit livre : « Catéchisme des premiers secours » en cinq conférences. Cette unité d'enseignement a le grand avantage de permettre au marin qui a commencé à suivre les cours dans un port de pouvoir continuer son éducation médicale dans un autre port et il a permis à la société d'adopter un type de coffre à médicaments, qui se trouve actuellement presque sur tous les bateaux de pêche et dont tous ceux qui ont suivi les cours de la société samaritaine savent se servir.

Les écoles de pêche pourraient arriver à rendre plus de services encore au point de vue de la santé des marins, si elles adoptaient pour les conférences médicales une unité d'enseignement.

Il est un point sur lequel il serait bon d'insister dans les leçons des écoles de pêche, c'est l'alcoolisme. Nous avons montré à quel point l'alcoolisme sévit à Terre-Neuve et à Islande et quels malheurs il engendre parfois. Cette plaie pour être moins profondément enracinée chez les pêcheurs de la côte n'en existe pas moins chez eux comme malheureusement d'ailleurs dans toute la population ouvrière de la France. Mais on pourrait, croyons-nous, enrayer encore le mal chez les matelots en s'adressant aux

jeunes pour qui l'alcool n'est pas encore devenu une boisson nécessaire et en leur montrant les conséquences terribles de l'alcoolisme pour eux et aussi pour les malheureux enfants qu'ils pourraient engendrer, car nous pensons que c'est en s'adressant à l'amour paternel latent, qui sommeille dans le cœur de tout homme, qu'on a le plus de chances de déraciner ce terrible fléau.

C'est là un devoir qui incombe aux écoles de pêche en ce qui concerne les marins pêcheurs et si elles réussissaient dans cette tâche, ce serait un immense service ajouté à ceux déjà nombreux qu'elles rendent à la population maritime.

On pourrait cependant faire un reproche à quelques-unes de ces écoles, c'est de ne pas avoir compris que leurs élèves sont des gens qui, pour la majorité, exercent un métier et qui ne peuvent suivre les cours sans préjudice qu'à certaines époques de l'année, ou à certaines heures de la journée. En s'inspirant de cette idée, l'école des Sables-d'Olonne a fixé ses deux périodes d'enseignement vers le 1^{er} avril, au moment où commencent habituellement le désarmement des grands bateaux de pêche et l'armement des embarcations pour le thon et la sardine, puis à l'automne, où se renouvelle la même opération, mais en sens inverse, et celle de Fécamp fait ses cours de 5 à 7 heures, de façon que tous les marins puissent y assister sans être dérangés de leurs travaux.

La société de l'enseignement technique et professionnel des pêches maritimes, sous l'impulsion de laquelle toutes ces écoles ont été créées, a également fait faire par M. Guillard une série de conférences aux instituteurs des écoles primaires du Morbihan et du Finistère. Il a ainsi formé 427 maîtres qui donnent aux élèves des écoles communales des notions sur la pêche maritime.

De plus, grâce à M. Coutant, un cours d'adulte d'enseignement professionnel des pêches maritimes a été ouvert à Trouville par la société d'éducation populaire. La tentative ayant réussi, l'exemple a été suivi au Tréport, à Villerville, à Honfleur, à St-Valery-en-Caux et dans quelques autres ports du littoral.

Enfin des cours de navigation existent dans un grand nombre d'écoles primaires de la côte.

Aussi peut-on dire qu'actuellement l'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes est définitivement organisé en France. Il n'est certes pas encore donné sur tout le littoral, mais les rouages existent et il suffit d'en répandre l'usage le plus possible.

II. La société « la pêche coopérative ».

Il ne suffit pas pour le pêcheur de pouvoir, grâce aux connaissances qu'il aura acquises dans les écoles

de pêche, qui se créent sur nos côtes, capturer une grande quantité de poisson, il faut encore qu'il puisse trouver un prix rémunérateur du poisson qu'il rapporte. Le petit pêcheur côtier est encore en effet, le plus souvent, engagé à la part et son gain dépend du prix de vente de la pêche.

Le patron d'une petite barque de pêche doit, aussitôt arrivé au port, chercher le placement de sa pêche et comme il a besoin de repos et que d'ailleurs le marché local ne suffirait pas à écouler le poisson rapporté, il ne peut songer à la vendre lui-même et il est obligé de s'adresser au mareyeur, qui connaissant les besoins de chaque marché expédiera cette denrée à l'intérieur. Or nous avons vu comment les mareyeurs s'entendent entre eux pour acheter en bloc la pêche d'un bateau à un prix dérisoire.

Pour permettre aux pêcheurs d'échapper à cette exploitation on a, dans certains ports où la flottille de pêche est assez importante, installé des criées où le poisson est adjugé par lots au plus offrant. Mais ces lots ont toujours une certaine importance, les acheteurs au détail ne peuvent prendre part aux adjudications et les marchands de poisson s'entendent pour maintenir des prix excessivement bas.

L'écart entre le prix que le poisson est payé au pêcheur à son arrivée à terre et celui auquel il est vendu au consommateur est incroyable. On a vu les pêcheurs vendre les maquereaux douze sous la dou-

zaine et le treizième par dessus le marché alors que le consommateur les payait 0 fr. 50 centimes pièce au minimum.

Certes le poisson est une denrée excessivement fragile et celui qui fait ce commerce a des risques nombreux à courir, car un peu d'orage peut parfois avarier tout un chargement ; mais il y a là certainement une exploitation du pêcheur, car, en tenant compte de tous les risques, il ne doit pas exister une telle différence entre le prix d'achat et le prix de vente.

Pour se défendre et obtenir une rémunération raisonnable de leur travail les pêcheurs isolés eurent d'abord l'idée de se grouper par ports et quelques syndicats de vente furent organisés entre patrons ; mais comme ils n'avaient pas de capitaux et qu'ils ne pouvaient se renseigner sur les centres de consommation et leurs besoins journaliers ils ne réussirent guère.

La même idée inspira un ancien négociant de Ploërmel qui fonda en 1897 une Société coopérative anonyme de production et de consommation qu'il dénomma : « Les pêcheurs français » et qui devait englober tous les pêcheurs du littoral.

Elle avait pour but :

1^o L'achat en gros de tous les objets de première nécessité et de tous les instruments de travail pour être répartis exclusivement entre ses membres.

2^o L'écoulement direct sur les marchés de consom-

mation et la vente de la pêche journalière des pêcheurs adhérents de façon à en tirer le meilleur profit.

3° La création pour les associés de diverses œuvres de bienfaisance, philanthropiques et d'assurances mutuelles.

4° La construction, l'achat, et la location de tous bateaux coopératifs et leur exploitation.

Les actions de cette société étaient de 100 fr., mais, pour en faciliter le paiement par les membres, chaque action était payable 10 fr. en souscrivant et le surplus par versements annuels de 5 fr.

Le capital versé devait donner droit à un intérêt de 5 0/0.

Elle devait créer dans les divers ports des côtes françaises, suivant les ressources de la société ou le nombre des adhérents, un établissement régional de consommation et de production et les fournitures devaient être faites aux adhérents au comptant autant que possible. 30 0/0 du capital effectivement versé devaient servir à constituer une caisse de prêts ; ceux-ci auraient été faits pour une durée maximum de 2 mois moyennant un intérêt de 5 0/0 l'an.

Les pêcheurs sociétaires devaient ne pouvoir vendre leur poisson qu'à la société, à moins que celle-ci l'eût refusé ou ne pût en prendre livraison et la pêche journalière devait être payée sur le champ au cours moyen des divers marchés, déduction faite des

frais généraux indispensables et d'une retenue de 5 0/0 conservée pendant 30 jours à la caisse sociale pour équilibrer les différences pouvant résulter de la fluctuation des cours.

En plus des 5 0/0 d'intérêt de leur capital versé les actionnaires devaient se partager au prorata de leurs achats et de leur production 45 0/0 des bénéfices nets et annuels.

Le *Musée social* qui suivait avec intérêt cette tentative avait donné des conseils aux organisateurs, mais ils ne furent pas suivis et la mauvaise gestion des agences ainsi que l'insuffisance de direction compromirent le résultat. Cependant au début des avantages avaient été réalisés et les prix de vente avaient augmenté là où la société fonctionna. Aussi le Musée social eut l'idée de confier à des personnes de bonne volonté le relèvement de cette société. Mais après s'être rendu compte qu'il serait impossible d'arriver à un résultat à cause des habitudes prises, il résolut de faciliter la création d'une association absolument distincte, et en 1898 la société « La pêche coopérative » fut fondée.

Le but de cette société est le même que celui de la société : « Les Pêcheurs Français ».

1° L'écoulement direct sur les marchés de consommation et la vente de la pêche journalière des associés, de façon à en tirer le meilleur parti.

2° L'achat de tous les articles nécessaires ou utiles

aux besoins des associés pour les leur distribuer au prix le plus bas possible.

3° La création, s'il y a lieu pour les associés, au moyen des réserves de la société, de diverses œuvres de prévoyance et de bienfaisance.

Mais afin de favoriser l'adhésion des pêcheurs, l'action est de 25 francs seulement et le versement à faire en souscrivant n'est que de 5 francs.

De plus, pour faciliter le développement de la société, les personnes désireuses de contribuer à l'amélioration de la condition des marins pêcheurs peuvent aussi souscrire des actions.

Les actions entièrement libérées donnent droit à un intérêt de 4 0/0 l'an, intérêt qui est compté dans les frais généraux.

Au lieu de régler comme la société « Les Pêcheurs Français » le prix de la pêche immédiatement après la livraison au cours moyen des divers marchés, « la pêche coopérative » ne remet l'argent des ventes qu'une fois celles-ci réalisées en faisant sur le prix net une retenue suffisamment importante pour amortir les premières dépenses, mais permettant cependant de remettre aux pêcheurs un prix plus élevé que celui qu'ils auraient touché des mareyeurs.

A la fin de l'année, on met 10/100 des produits nets de côté pour constituer un fonds de réserve et sur le reste les actionnaires touchent 1/100 à titre de divi-

dende et 75/100 au prorata de leur participation aux opérations de la société.

Cette société qui, si elle arrivait à prendre un grand développement pourrait rendre au pêcheur des services considérables puisqu'elle établit les rapports directs entre le producteur et le consommateur et supprime tous les intermédiaires n'a pas donné, à cause de l'indifférence même des pêcheurs, les résultats qu'on aurait pu attendre. Elle a fondé deux agences locales : à Concarneau et à Poulgouasec, à côté d'Audierne.

Celle de Concarneau n'a pu réussir à cause de la lutte entreprise contre elle par les mareyeurs. Les pêcheurs étaient d'abord venus assez nombreux, mais ils sont vite retournés aux mareyeurs qui leur paient un prix moindre, il est vrai, mais leur donnent un supplément en alcool. D'ailleurs, ils ne peuvent se passer du mareyeur. Celui-ci leur fait des avances quand ils restent pendant plusieurs jours sans pouvoir prendre la mer à cause du mauvais temps, et au retour ils sont alors obligés de lui vendre leur poisson sur le prix duquel il retient les avances qu'il a faites. Aussi pour qu'elle puisse réussir, il sera nécessaire que la société organise une caisse de prêts.

A Poulgouasec l'agence de la société coopérative a subsisté et réussi ; il n'y a point de mareyeurs, aussi la cause de l'insuccès de Concarneau n'existait pas. Au début, elle s'était seulement occupée de la vente du

poisson, mais depuis quelque temps elle a étendu son action et fournit à ses membres, presque à prix coûtant, des filets, de la toile à voile et autres objets nécessaires à la pêche.

Il est regrettable que ces deux tentatives de coopérations entre pêcheurs n'aient pas mieux réussi, car la coopération est pour les pêcheurs le meilleur moyen d'améliorer leur situation. Elle peut leur permettre d'échapper aux mareyeurs pour la vente de leur poisson, pour l'achat des engins de pêche, les mettre à même de créer des magasins où ils se procureront à bon compte les objets nécessaires à leur entretien et à celui de leur famille. Grâce à la coopération et en acceptant comme actionnaires les personnes désireuses d'améliorer leur situation, ils pourraient peut-être arriver à transformer leurs voiliers en navires à vapeur et à lutter à armes égales avec les armateurs qui ont fait de la pêche des entreprises industrielles.

III. La Société des œuvres de mer.

Les marins français qui font la grande pêche restent loin des côtes de France, ceux de Terre-Neuve pendant sept à huit mois, ceux d'Islande pendant cinq à six. Sur ces lieux de pêche éloignés, nos matelots étaient jusqu'à ces derniers temps dans un isolement funeste, ne recevant pour ainsi dire pas de nouvelles

du pays, dépourvus de tous soins du médecin, s'ils tombaient malades, car le navire de l'Etat croisant dans ces régions, avait à peine le temps de les visiter une fois et privés aussi des secours de la religion qui est susceptible d'apporter de grands soulagements à ces populations profondément croyantes. La situation pénible de nos pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande est devenue moins triste depuis que des gens de cœur ont fondé la Société des œuvres de mer.

Certes, des règlements avaient autrefois pris des mesures pour assurer tout au moins aux marins malades les soins médicaux. Ainsi l'ordonnance de la marine d'août 1681 et le règlement du 5 juin 1717 exigeaient sur les navires faisant la pêche à Terre-Neuve ou sur le banc l'embarquement d'un chirurgien qui devait avoir les instruments nécessaires et la fourniture par l'armateur « d'un coffre garni de drogues ». L'ordonnance royale du 4 août 1819 imposait à tout navire de commerce, pêcheur ou non, l'embarquement d'un coffre à médicaments, mais elle n'exigeait plus de médecin que sur ceux dont l'équipage avait plus de 40 hommes. C'était dispenser presque tous les bateaux de pêche de la nécessité d'embarquer un médecin.

Ceux dont l'équipage était de plus de 40 hommes, c'est-à-dire ceux qui transportaient à St-Pierre les marins destinés à armer les goélettes de l'Ile, purent à partir de 1859 remplacer le médecin par un étudiant

en médecine muni de huit inscriptions. Enfin à la suite de nouvelles réclamations des armateurs le décret du 17 septembre 1864 n'imposa l'embarquement d'un médecin que sur les bâtiments dont l'équipage dépassait 100 hommes.

Il n'y avait donc sur les bâtiments de pêche pour soigner les marins qui tombaient malades que des gens sans connaissances spéciales, qui n'avaient à leur disposition qu'un coffre à médicaments dont la composition était démodée et insuffisante.

L'administration de la marine s'émut enfin de cette situation. Par un décret du 6 février 1889 pour les navires expédiés de France à Terre-Neuve et par une circulaire du 15 janvier 1890 pour les goélettes de St-Pierre et Miquelon elle réglementa à nouveau la composition des coffres à médicaments. Enfin deux circulaires de 1893 vinrent de nouveau modifier la composition des coffres à médicaments pour l'Islande (celle-ci avait été fixée par l'Instruction du 11 février 1869) et pour Terre-Neuve ; elles adjoignirent en outre à ces coffres une instruction médicale très claire que les marins désignent sous le nom de « médecin de papier ». Mais malgré les conseils contenus dans cette instruction, les capitaines hésitent encore à se servir du coffre à médicaments, car ils ont peur de se tromper et la maladie souvent bénigne au début devient quelquefois très grave faute de soins.

C'est principalement pour remédier à cette situa-

tion que fut fondée en 1894, « la Société des œuvres de mer » dont le but primitif fut de faire croiser des navires hôpitaux sur les lieux des grandes pêches et de porter sur place à nos pêcheurs des secours matériels et moraux.

Cette société fut reconnue d'utilité publique par le décret du 7 décembre 1898.

En attendant l'armement d'un premier bateau hôpital, pour ne pas perdre de temps et réaliser dès le début son œuvre d'assistance, elle envoya dès 1895 à St-Pierre deux prêtres qui partirent sur les transports qui emmenaient les marins destinés à armer les goélettes de l'île. Aussitôt arrivés ces deux prêtres obtinrent de Monseigneur Tiberi, préfet apostolique, l'autorisation de louer un ancien pensionnat où ils établirent la maison de famille de St-Pierre.

C'est un endroit où les marins peuvent se réunir pour causer du pays, lire les journaux et les livres qui forment la bibliothèque de la maison, donner de leurs nouvelles à leur famille, soit en écrivant eux-mêmes soit en faisant écrire par les aumôniers. Ils y trouvent également des jeux (cartes, dominos, lotos, etc.). Elle remplace pour eux le cabaret, mais ils n'y dépensent point leur argent et ils échappent ainsi pendant leur séjour à terre à l'abus de l'alcool. La maison est ouverte de six heures du matin à dix heures du soir et on tâche d'y garder les pêcheurs jusqu'à la fermeture des cabarets.

Les marins qui peuvent profiter de la maison de St-Pierre sont nombreux. Ce sont d'abord les graviers, qui restent pendant toute la saison de pêche à Saint-Pierre et ont le plus souvent quelques moments de liberté le soir ; les matelots qui demeurent à Saint-Pierre pendant la période d'armement des goélettes et qui reviennent à l'île tous les mois à peu près ; les équipages de la majorité des navires du banc qui reviennent au mois de juin pour expédier une partie de la morue en France et pêcher le capelan, enfin les marins en dérive et les naufragés.

Dès la première année la maison fut fréquentée avec assiduité et le nombre des visites ne devait faire que croître d'année en année.

Pendant ce temps la Société des Œuvres de mer faisait construire en France son premier bateau hôpital « le Saint-Pierre » qui fut lancé le 16 mars 1896. C'était un navire à voile car bien que la Société eût reçu un accueil enthousiaste et que les souscriptions fussent venues en grand nombre, elle n'était point encore assez riche pour construire un vapeur. Il comprenait une infirmerie avec 6 lits de fer et une vaste salle où l'on pouvait mettre des lits en cas de besoin, mais qui était destinée à servir de lieu de réunion dans les ports ou de salle de lecture et de correspondance. Un autel placé à l'avant du navire permettait de faire de celui-ci une chapelle pour le dimanche.

Il quitta Saint-Malo le 20 avril, arriva sur le banc le 10 mai, visita les navires du banc et le 19 mai, il entra à Saint-Pierre. Une semaine après il seremettait en route, mais le 30 mai, par une brume épaisse, il donnait à la côte près du cap Sainte-Marie et se perdait; fort heureusement encore l'équipage fut sauvé par un navire américain qui avait entendu ses appels de détresse.

La société ne se découragea pas et dès la même année, elle mit en chantier deux nouveaux navires hôpitaux, le *Saint-Pierre* pour Terre-Neuve, et le *Saint-Paul* pour Islande. Ceux-ci furent prêts pour la campagne de 1897. Le 18 avril le *Saint-Paul* quittait le Havre où il était allé compléter son armement et le 30 avril le *Saint-Pierre* partait de Saint-Servan.

Mais la société faillit ne pas avoir plus de chance que l'année précédente. Le *Saint-Paul* après avoir visité un certain nombre de goélettes du 25 avril au 1^{er} mai toucha à la côte le 2 mai au matin et s'échoua avec de nombreuses avaries. Mais il put heureusement être renfloué et revenir à Saint-Malo.

La campagne de 1898 se passa sans malheur pour la Société des œuvres de mer et les deux bateaux hôpitaux le *Saint-Pierre* et le *Saint-Paul* purent remplir leur rôle d'assistance aux pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande jusqu'au bout. Mais en 1899 la mauvaise chance vint de nouveau s'abattre sur la société.

Le *Saint-Paul* qui était parti pour l'Islande le 15 mars avait dans la journée du 3 avril visité quelques navires quand dans la nuit du 3 au 4 avril il se jeta à la côte. Cette fois on ne put sauver le navire, mais l'équipage fut assez heureux pour gagner l'île au moyen d'un va-et-vient établi avec la terre qui se trouvait à 30 mètres à l'avant du navire.

En 1900 la société n'envoya qu'un seul bateau-hôpital à Terre-Neuve, car elle n'avait pu en construire un nouveau, mais cette année elle recommence son œuvre d'assistance à Islande. Le *Saint-Pierre* qui avait toujours fait campagne à Terre-Neuve a été envoyé cette année dans les mers d'Islande et il a été remplacé sur le banc par un navire à vapeur, le *Saint-François-d'Assise*, commencé avec les pénibles économies réalisées en supprimant la campagne d'Islande en 1900 et dont la construction fut facilitée par un don de 75.000 francs fait par un généreux anonyme.

Les navires hôpitaux en plus de l'équipage nécessaire à la conduite du navire ont un médecin qui jusqu'à ce jour leur a été fourni par l'administration de la marine et un aumônier. Pendant la durée de la saison ils font au milieu de la flotte de pêche trois ou quatre croisières. Ils communiquent avec les navires qu'ils rencontrent, le médecin donne des consultations aux malades, renvoyant à bord après leur avoir indiqué ce qu'il y a à faire, ceux qui sont simplement souffrants, et gardant dans l'hôpital ceux qui son

plus gravement atteints ; l'aumônier apporte le secours de son ministère à ceux qui en ont besoin et si le bateau se trouve au milieu de la flottille un dimanche, celui-ci y dit la messe à laquelle viennent assister nombre de marins. Ces bateaux en plus recueillent les naufragés, donnent des médicaments aux navires dont le coffre est épuisé, remettent aux pêcheurs les lettres de France et prennent celles que ceux-ci veulent envoyer à leur famille.

Le bateau hôpital de Terre-Neuve laisse, à chaque retour d'une croisière, ses malades à l'hôpital de St-Pierre afin de ne pas être encombré et de pouvoir prendre les marins malades qu'il est susceptible de rencontrer lors de la nouvelle visite qu'il va faire aux pêcheurs du banc ; celui d'Islande remet ses malades à l'hôpital de Reykjavik ou à celui de Faskrudsfjord qui malheureusement a été menacé dernièrement de disparaître.

En effet les deux hôpitaux de Reykjavik et de Faskrudsfjord ont été fondés par la mission catholique d'Islande, placée sous la haute direction du vicaire apostolique de Danemark et Islande et composée de 2 prêtres du clergé séculier danois et de 7 sœurs appartenant à la congrégation de St-Joseph de Chambéry. Pendant l'été un des prêtres et une partie des sœurs allaient à Faskrudsfjord ouvrir l'hôpital destiné à nos pêcheurs malades.

Mais un pareil arrangement n'est plus possible

maintenant, car le nombre des élèves de l'école de Reykjavik étant devenu plus considérable, il a fallu avoir des classes séparées pour les garçons et les filles et les deux prêtres étant obligés de rester pour instruire les enfants les sœurs ne peuvent s'en aller seules à Faskrudsford. Aussi l'administration de la Société des œuvres de mer prévenue par Mgr van Euch, vicaire apostolique du Danemark et d'Islande, a envoyé à Faskrudsford un prêtre français qui sera l'aumônier des sœurs de la mission et pourra ouvrir une salle capable de rendre aux pêcheurs les mêmes services que la maison de famille de St-Pierre, qui a dû être agrandie à deux reprises tant le nombre des marins qui la fréquentent est devenu considérable.

Pour compléter son œuvre, la société fait faire chaque année avant le départ, par ses médecins, dans les ports de Bretagne, de Normandie et de Flandre, qui arment pour Terre-Neuve et Islande, des conférences sur les premiers soins à donner aux blessés et aux malades, et sur l'emploi du coffre de médicaments dont beaucoup de capitaines hésitent encore à se servir malgré l'aide du « médecin de papier ».

Le but de la Société des Œuvres de Mer n'est pas encore complètement atteint, car elle n'a encore rien fait en faveur des pêcheurs de la mer du Nord. Certes ceux-ci ont moins besoin de secours que les pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande, mais ils restent cependant encore un long mois en pleine mer sans revenir

au port. Il y a là une œuvre d'autant plus nécessaire, qu'il devient urgent de combattre les sentiments anglophiles qui commencent à apparaître chez beaucoup de pêcheurs de la Mer du Nord.

C'est en effet dans cette mer que s'exerce spécialement l'action de l'œuvre anglaise : « Mission to the deep sea fishermen », qui a pour but d'armer des navires destinés à distribuer des secours aux marins jusque sur les lieux de pêche. Elle eut tout d'abord pour but de lutter contre les Dutch-Coper, navires-cabarets, qui vendaient du tabac, des liquides et des livres le plus souvent obscènes moyennant de l'argent et souvent même du poisson ou du matériel de pêche. L'œuvre anglaise arma vers la fin de 1880 un navire destiné à faire concurrence à ces bateaux et qu'elle appela *l'Anti-Coper*. Il vendait aux marins du tabac, des vêtements, des couvertures, du linge, des livres sans bénéfice. En 1884, l'œuvre changea son but. Elle se mit à fournir aux marins des soins médicaux, à leur inculquer des notions d'hygiène et à combattre l'alcoolisme par la *pledge* (promesse faite pour une période plus ou moins longue de ne pas boire d'alcool).

La mission entretient deux sortes de navires : les *Médical mission Ships* et les *Hospital-vessels*.

Les *médical mission ships* ont une dizaine d'hommes d'équipage et un infirmier expérimenté, mais pas de médecin. A l'arrière, il y a une cabine qui sert de

salle d'hôpital avec deux couchettes. Ils vont au milieu de la flottille de pêche pour soigner les cas peu graves et transporter les malades soit à terre dans les hôpitaux fondés par la mission, soit dans un *hospital-vessels*.

L'hôpital-vessels a outre l'équipage deux infirmiers et un médecin ; au centre est une salle d'hôpital spacieuse avec huit couchettes, qui communique avec la cabine du médecin et celle du capitaine ; à l'avant est une salle de consultation.

Comme toutes les œuvres anglaises la mission fait une propagande religieuse très active, elle répand à profusion parmi les équipages des bibles, des hymnes, des cantiques, des prières.

Elle a actuellement 14 vaisseaux dont 12 croisent dans la mer du Nord et secourent les marins des différentes nations.

C'est là une œuvre d'humanité, dont on ne peut que féliciter les anglais, mais contre l'influence de laquelle il est bon de lutter en étendant à la mer du Nord les bateaux hôpitaux de la Société des œuvres de mer. Un vieux marin me disait en effet, que nos pêcheurs qui avaient été ainsi recueillis à bord des navires-hôpitaux anglais puis soignés dans les hôpitaux de l'association où on cherche à les garder le plus longtemps possible et où quelquefois on leur donne de l'argent avant de les renvoyer ne sont plus comme autrefois des ennemis de l'anglais et qu'il en

en avait quelquefois entendu dire : « Il vaudrait mieux être Anglais que Français, on est mieux soigné ».

Si de pareilles idées se multipliaient chez les marins, il y aurait là une grave question intéressant la défense nationale, mais ceux qui pensent ainsi ne sont heureusement qu'une exception, et il suffira à la société des « œuvres de mer » d'étendre son action à la mer du Nord pour faire disparaître à tout jamais de pareilles pensées de l'esprit de nos pêcheurs.

IV. Les maisons de marins.

Ces établissements ont pour but de soustraire le marin qui arrive au port aux exploiters, qui s'abattent sur lui, de lui fournir pour un prix très modique une nourriture saine et abondante ainsi qu'un logement confortable, de l'encourager à ne point gaspiller l'argent qu'il vient de toucher, de lui faciliter les moyens de l'envoyer à sa famille et enfin de lui procurer un nouvel engagement. La création des maisons de marins était surtout indispensable pour les marins engagés au commerce, qui débarquent tantôt dans un port tantôt dans un autre, loin de leur famille, qui n'ont quand ils quittent leur bateau aucun foyer où aller se reposer des fatigues supportées en attendant de repartir à nouveau et qui deviennent la proie d'hôteliers malhonnêtes qui n'ont qu'un but : leur faire dépenser le plus rapidement l'argent qu'ils

viennent de toucher et que leurs familles attendent avec impatience. Ces maisons étaient moins nécessaires aux marins pêcheurs qui le plus souvent ne quittent leur bateau que pour rentrer directement au foyer goûter les joies de la famille au milieu de la femme, des enfants et des vieux parents, mais elles rendent cependant encore de grands services à un certain nombre d'entre eux.

Ces maisons du marin sont d'invention anglaise. Nos voisins qui aiment beaucoup la vie de famille ont installé dans presque tous leurs ports des *Sailor's home*. En Angleterre et dans le pays de Galles, il y en a 21, en Irlande 5, en Ecosse 6, dans les colonies anglaises 11 et enfin 10 à l'étranger dans les principaux ports fréquentés par les navires anglais.

Il y en a de modestes où le marin ne trouve qu'un dortoir et une maigre pitance et de très confortables, parfaitement organisés où les chambres sont spacieuses et la nourriture excellente. Tous ont débuté d'une façon modeste. Celui de Portsmouth qui date de 1850 n'avait alors que 20 cabines et 20 lits ; dès 1851, il possédait 91 lits ; il en a aujourd'hui 320 et son personnel de 20 employés suffit à peine pour la clientèle. Celui de Londres, qui n'avait lors de sa fondation en 1841 qu'une quarantaine de lits, en possède aujourd'hui 540 et celui de Liverpool, qui a commencé avec quelques lits en 1893, peut recevoir 400 marins.

Tous ces *Sailor's home* sont organisés par des *Voluntary contributions* (souscriptions et donations volontaires) et ne doivent rien à l'Etat. Ce sont non seulement des hôtels mais des endroits de moralisation où la religion et la tempérance tiennent une large place. Dans tous, un service de prières a lieu le matin et le soir et des sociétés religieuses viennent en plus y faire des lectures. Les boissons spiritueuses y sont, sauf de rares exceptions, absolument prosrites. Seul le *Sailor's home* de Portsmouth délivre de l'alcool à ses membres, mais il fait cela dans un but de tempérance même. Primitivement il refusait l'emploi de l'alcool, mais les marins allaient s'enivrer dans un cabaret voisin et troublaient ensuite l'ordre de l'établissement. On acheta le cabaret pour détruire la cause du mal, mais sans y réussir, car d'autres subsistaient, qui vendaient aux matelots ce qu'on leur refusait. On se mit alors à leur vendre de l'alcool avec mesure et depuis ce jour on a enrayé en partie l'alcoolisme.

Les marins ne paient généralement la pension qu'hebdomadairement. Elle varie de 13 à 16 schillings par semaine (16 fr. 25 à 20 fr.) mais dans beaucoup, il y a un endroit spécial pour recevoir les marins sans ressources.

Au *Sailor's-Home* sont généralement annexés une banque ou caisse d'épargne, un bureau de placement et parfois un magasin d'habillement et d'équipement.

Ils reçoivent des marins de toutes les nationalités, mais conservent partout un caractère essentiellement anglais, grâce à leur propagande religieuse et de tempérance.

L'Allemagne, la Hollande, les Etats-Unis ont depuis nombre d'années emprunté à l'Angleterre l'idée des *Sailor's-Home*, mais les maisons de marin restèrent inconnues en France jusqu'à ces dernières années et quand nos matelots rentraient au port ayant terminé leur engagement, ils étaient presque forcés de recourir à l'hôtesse et au marchand d'hommes qui les exploitaient et qui heureusement commencent à disparaître.

Ces deux professions sont généralement liées l'une à l'autre. L'hôtesse est synonyme dans la langue du bord d'hôtel fournissant à la fois la nourriture et le logement. Le tarif en est le plus souvent peu élevé, 2 fr. 50 par jour en moyenne, mais la dépense journalière s'augmente singulièrement par la consommation d'alcool qu'on y fait habituellement. L'hôtesse, qui est presque toujours renseignée sur la somme que le marin a touchée ou va toucher, le pousse à la consommation de façon à lui faire dépenser tout son argent et pour arriver plus rapidement à ce but, elle n'hésite pas à lui présenter parfois des notes fantastiques tel, par exemple, le cas cité par M. Albert Fox d'un marin de l'*Orissa* à qui on présenta une note de 396 fr. pour dépense en spiritueux pendant les 56 heures qui avaient suivi son débarquement.

Quand l'hôtesse a remarqué que le marin a dépensé presque tout l'argent qu'il possède, alors elle passe la main au marchand d'hommes (non donné aux placiers des marins), qui est le plus souvent ou son mari ou un parent rapproché, ce qui permet de réunir dans une même main les bénéfices des deux métiers.

Le marchand d'hommes, moyennant une prime qui peut paraître assez faible (5 francs pour les hommes et 20 francs pour les officiers), procure un engagement aux marins que lui a envoyés l'hôtesse et qui ne sortent de leurs mains qu'après avoir dépensé tout le gain de la campagne précédente sans avoir songé qu'ils ont quelque part une famille qui attendait cet argent.

C'est M. Félix Faure, qui le premier eut l'idée de créer en France, ce qui existait déjà depuis longtemps en Angleterre, des maisons de marins qui permettraient à nos matelots d'échapper à l'exploitation de ces gens que les Anglais appellent des « Requins de terre ».

Il y avait bien en France quelques *Sailor's home* établis par les Anglais à Dunkerque, au Havre et à Marseille et ouverts aux marins de toutes nationalités, mais le régime de tempérance de ces établissements et surtout la propagande morale et religieuse, qui y est faite avec activité, en détournaient tout à fait nos matelots.

En 1886, M. Félix Faure déposa au Parlement un

projet signé de plusieurs députés du littoral demandant à l'Etat une garantie d'intérêt pour les capitaux destinés à la fondation d'hôtels de marins. Cette proposition n'eut pas de suites, mais l'idée était semée et devait faire des progrès. Le gouvernement chargea M. le commandant Richard, alors attaché naval à Londres, de faire un rapport détaillé sur la question et ce rapport fort étudié conclut à la création en France de maisons de marins. Aussi en 1893, lors de la discussion de la loi sur la marine marchande, M. Félix Faure réussit à faire accepter une disposition qui accordait des subventions pour la construction et l'entretien dans les ports français de ces maisons et la loi du 30 janvier 1893, porte qu'une partie du produit de la retenue de 4 0/0 pratiquée sur les primes à la marine marchande sera affectée à des subventions aux chambres de commerce où à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien dans les ports français d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles.

Le vote de cette loi ne fut pas long à produire ses effets. Dunkerque donna l'exemple. Dès 1893 une société y fut fondée sous le titre de maison du marin et réunit des sommes importantes mais insuffisantes à elles seules, sans le secours de la subvention promise par l'Etat, pour faire face aux frais de premier établis-

sement et d'exploitation. Mais la loi portait que les subventions seraient accordées aux chambres de commerce ou aux établissements d'utilité publique. Or la chambre de commerce ne voulait pas se charger de l'entreprise ; quant à la société pour être reconnue d'utilité publique elle devait avoir un immeuble, des revenus assurés et trois ans au moins d'existence. La société se trouvait dans une impasse dont elle n'aurait pu sortir si on ne s'était décidé après deux longues années à la prévenir le 25 septembre 1895, que la subvention serait envoyée le jour où elle aurait donné à ses projets un commencement d'exécution. Aussitôt le comité se mit à l'œuvre et le 21 novembre était ouverte la première maison de marin française.

Elle ne comportait que 12 lits au début, il fallut bientôt en porter le nombre à 20. Le local n'étant pas assez grand pour recevoir à la fois un nombre plus considérable de marins et obligeant à refuser du monde, la société fit construire une nouvelle maison, qui fut inaugurée le 21 août 1898 et qui en 1900 ne reçut pas moins de 1178 marins.

D'autres ports suivirent presque aussitôt l'exemple qui venait d'être donné par Dunkerque. Une maison du marin fut fondée à Bordeaux en novembre 1896. D'autres furent établies à Nantes en juillet 1897, à Marseille au mois de septembre de la même année, à La Rochelle le 1^{er} mai 1898. La société de l'assistance Rochefortaise, qui avait déjà créé plusieurs

œuvres humanitaires inaugura le 16 octobre 1898, la maison du marin de Rochefort et compléta son œuvre par la création d'une maison de vieux marins. Enfin le Havre suivit à son tour l'impulsion donnée et fonda également le 15 décembre 1898 une maison du marin.

Le but de toutes ces maisons du marin est le même. C'est d'abord de donner à bon marché le logement et la nourriture; le prix de la pension est moins élevé que dans les sailor's home anglais; il est en général de 2 fr. pour les marins et 1 fr. 50 pour les mousses. A La Rochelle, les marins pêcheurs, qui couchent à leur bord ne paient que 1 franc 50, à Rochefort la pension n'est que de 1 franc et la maison admet même ceux qui sont sans ressource gratuitement en échange de quelque travail. Elles offrent aux marins des salles de lecture, une bibliothèque. Elles ont une caisse de dépôts temporaires tant pour l'argent que pour les effets d'habillements et elles facilitent aux marins l'envoi de sommes d'argent à leur famille; elles ont un bureau d'embarquement pour les marins pensionnaires de la maison et aussi comme à Bordeaux pour ceux du dehors, où les capitaines soucieux de commander à des matelots sobres et de bonne conduite viennent les chercher au lieu de s'adresser au marchand d'hommes. Enfin la maison du marin de Bordeaux a créé en 1898 un magasin d'habillement, où elle vend à prix coûtant les effets néces-

saires aux marins. C'est là un exemple qui ne manquera sans doute pas d'être suivi par les autres.

Elles exigent des marins pensionnaires une bonne conduite et, si elles ne poursuivent pas en général, sauf celle du Havre fondée par l'Union française anti-alcoolique, une propagande contre l'alcoolisme, un état habituel d'ivresse n'en est pas moins une cause d'exclusion.

Les maisons du marin qui rendent de grands services aux pêcheurs dont nous nous occupons spécialement ici sont :

1^o Celle de Dunkerque où les marins qui viennent armer les goélettes pour Islande et qui n'habitent point Dunkerque même descendent en attendant le départ pour la pêche et aussi au retour d'Islande.

2^o Celle de Bordeaux où, surtout pendant les mois de juillet, août et septembre, les petits pêcheurs des côtes constituent un noyau important de la clientèle.

3^o Enfin celle de la Rochelle où beaucoup de pêcheurs n'ont pour la plupart d'autre domicile que la chaloupe amarrée dans le port. Comme il est défendu d'allumer du feu à bord même pour faire la cuisine, ceux-ci vont en grand nombre prendre leurs repas à la maison du marin, qui leur offre en outre un endroit où passer leurs moments de liberté.

Un jour viendra, nous l'espérons, où des maisons du marin existeront dans tous nos ports et où nos matelots ne conserveront plus de l'hôtesse et du marchand d'hommes qu'un mauvais souvenir.

V. Les Abris du marin.

Ces abris de fondation toute récente et encore limités à la côte bretonne pourraient porter le nom de « maison des pêcheurs » car c'est à eux presque exclusivement qu'ils s'adressent.

Pour être moins isolés à terre que les marins du commerce, puisqu'ils y vivent le plus souvent au milieu de leurs familles, les pêcheurs n'en sont pas moins exposés aux dangers du cabaret.

En effet, engagés sur des bateaux différents et obligés de vivre éloignés les uns des autres tout le temps qu'ils passent à la mer, les amis, dont l'amitié date le plus souvent de l'école, éprouvent le besoin, lorsqu'ils sont à terre, de se réunir pour causer. Ces réunions se forment par groupes en plein air, lorsque le temps est beau, mais comme le plus souvent ce sont la bourrasque et la tempête qui les ont fait rester à terre, c'est au cabaret qu'ils se retrouvent et là ils passent de longues heures à jouer et à boire.

Quelques personnes qui, effrayées des progrès de l'alcoolisme parmi la population des pêcheurs bretons, avaient déjà essayé de le combattre en créant l'almanach du marin breton (petite brochure où, au milieu d'histoires amusantes et d'articles traitant les questions touchant à leur vie et à leur métier, on

glisse de conseils donnés sous une forme affectueuse et fraternelle), pensèrent que le moyen le plus sûr de détourner les pêcheurs du cabaret était de leur fournir un lieu de réunion, où ils pourraient se retrouver, lire des revues ou des ouvrages intéressants et se livrer à leurs jeux favoris.

La première tentative fut faite à l'île de Sein où l'on établit en décembre 1899 l'abri dans un misérable appartement loué à cet effet.

Les résultats dépassèrent l'attente et les pêcheurs y vinrent presque aussitôt en grand nombre.

L'année suivante le 1^{er} mars 1900 fut inauguré l'abris de Guilvinec qui obtint également un succès complet.

Depuis un abri a été établi au Passage-Lanriec; un autre est en construction à Audierne et doit être ouvert le 1^{er} octobre 1901; enfin l'on est sur le point d'en commencer un à Concarneau.

Ces abris sont construits grâce à de généreuses donations, mais afin qu'ils n'aient point le caractère d'une œuvre de charité et que les pêcheurs s'y sentent chez eux on leur fait payer une cotisation bien minime il est vrai, puisqu'elle est de 10 centimes par an, mais le principe est sauf.

En créant ces abris on a voulu non seulement détourner les pêcheurs du cabaret, mais on a eu pour but également, en mettant à leur disposition des ouvrages professionnels, de permettre à ceux qui le

désireraient, d'apprendre et d'approfondir les choses de leur métier.

C'est à M. de Thezac que revient l'honneur de la création de ces abris qui sont appelés à rendre tant de services à la population des pêcheurs bretons et que nous espérons voir créer sur tous les points de nos côtes où la population des pêcheurs a quelque importance.

VI. La société centrale de sauvetage des naufragés.

Cette société, qui est instituée pour porter secours aux marins, profite par cela même aux pêcheurs, mais elle a ceci de particulier qu'elle ne fonctionne le plus souvent que grâce à leur concours.

Les sinistres en mer sont fréquents, mais nombreux également sont les naufrages qui ont lieu en vue des côtes et où les naufragés pourraient être sauvés, si l'on avait pour leur porter secours des bateaux capables d'affronter la mer en furie sans la certitude pour ceux qui les montent de ne point revenir où si l'on pouvait lancer au bâtiment en détresse des cordes pouvant servir à établir un système de va-et-vient entre le navire et la terre. C'est là le but de la Société centrale de sauvetage des naufragés.

Fondée en 1865 et reconnue d'utilité publique le

17 novembre de la même année, elle a établi sur le littoral de France, d'Algérie et de Tunisie des stations de canots de sauvetage sur tous les points où la population maritime est assez nombreuse pour permettre de recruter facilement un équipage et des postes de porte-amarres sur tous les points déserts de notre côte où il n'existe souvent qu'un poste de douaniers, un phare, un sémaphore à plusieurs kilomètres de tout point habité.

La Société possède actuellement quatre-vingt-douze stations de canots en plein fonctionnement et un peu plus de 500 postes de porte-amarres et de secours, qui contiennent des ceintures de sauvetage, des lignes et des cordages de toutes sortes, des fusils et des canons porte-amarres.

Les équipages des canots de sauvetage sont formés de marins du pays de la station, mais ce sont presque toujours des pêcheurs côtiers, car c'est eux qu'on a le plus de chances de trouver au poste chaque fois qu'il faut mettre le canot à la mer et jamais ils n'hésitent à faire le sacrifice de leur vie quand il faut aller porter secours à un navire ou à une barque de pêche en détresse. S'ils sont victimes de leur dévouement la société accorde des secours à leurs familles.

Cette société a déjà rendu des services considérables puisqu'au 1^{er} mars 1900 elle avait déjà sauvé 11.727 personnes et que le nombre des navires et barques sauvés ou secourus s'élevait à 1084; mais

elle cherche à augmenter de plus en plus les services qu'elle peut rendre et elle crée chaque année, grâce aux libéralités qui lui sont faites, de nouveaux postes et de nouvelles stations de sauvetage.

Ses efforts sont secondés dans une certaine mesure par la Société des hospitaliers sauveteurs bretons. En effet cette société, fondée à Rennes en 1873 et dont le but général est d'assurer des secours à toute personne en péril, a installé sur les côtes de la Bretagne et du département de la Vendée des stations de sauvetage où elle met à la disposition du public des boîtes de secours, des appareils et engins de sauvetage et des bateaux dont les équipages sont formés avec des marins et des patrons de barque pris dans la localité.

Les marins composant ces équipages sont considérés comme sociétaires par la Société qui est en même temps une société de secours mutuels pour ses membres et si l'un d'eux meurt pendant un sauvetage, sa veuve et ses orphelins reçoivent des secours au même titre que les veuves et les orphelins des sociétaires.

VII. La société de secours aux familles des marins français naufragés.

Chaque année de nombreux bateaux de pêche disparaissent à Terre-Neuve, à Islande ou le long de nos côtes et les hommes qui les montent, ainsi d'ailleurs

que tous les pêcheurs victimes de la mer, laissent souvent dans leur chaumière des veuves et des orphelins dans la misère. Le pêcheur, en effet, est insouciant par nature, confiant dans l'avenir, et ses maigres gains, en outre, ne lui permettent pas de faire des économies.

Quand la catastrophe a un certain retentissement, quand elle a eu lieu devant les yeux de la population d'une grande ville ou devant une plage élégante à l'époque de la saison, quand la presse s'en est emparé et a provoqué un élan de sensibilité, les secours arrivent en masse et dépassent quelquefois le but proposé, puisqu'on a vu parfois dans ce cas des veuves qui étaient très pauvres, lorsqu'elles avaient leurs maris, devenir en le perdant presque riches et exciter la jalousie au point de faire dire à quelques femmes de pêcheurs : « Elles sont bien heureuses que leurs maris se soient noyés à la pêche ». Mais le plus souvent ces malheurs sont ignorés du grand public et les veuves et les orphelins restent dans une affreuse misère si l'on ne vient à leur secours.

L'Angleterre avait fondé en 1839 une société pour venir en aide aux familles des victimes de la mer : « La Société bienveillante des pêcheurs et marins naufragés » ; la France ne posséda aucune institution de ce genre jusqu'au 4 juillet 1879, date à laquelle M. de Courcy fonda avec le concours des assureurs

maritimes français ou opérant en France : « La Société de secours aux familles des marins français naufragés ».

Afin de conserver, pour soulager les misères des familles des naufragés, toutes les ressources que pourraient lui fournir les dons et les legs de personnes charitables et réduire le plus possible tous les frais, M. de Courcy plaça la Société sous les auspices des assureurs maritimes et plus spécialement de la compagnie d'Assurances générales, qui lui donne dans ses bureaux une hospitalité gratuite et répartit entre ses employés les services intérieurs de la société, et il confia, avec l'autorisation du ministre de la marine, les services extérieurs aux commissaires de l'inscription maritime. Indépendants, connaissant les inscrits, ceux-ci étaient les plus aptes à indiquer les familles à soulager, leurs besoins, la quotité de secours indispensable et à en diriger l'emploi.

En effet la Société dont le but est de « secourir l'indigence des veuves, enfants et ascendants des marins français, embarqués sur des navires français, barques de pêche, bateaux pilotes ou autres embarcations, et morts par suite de naufrage ou de tout autre accident de mer » se base sur les renseignements qui lui sont donnés par le commissaire de l'inscription maritime pour établir la somme à envoyer, car elle n'a pas pris l'engagement de donner un minimum de secours proportionné à ses ressources

et elle n'a point établi une tarification d'après la composition de la famille, le nombre et l'âge des orphelins.

Grâce à la liberté qu'elle a su conserver en ne s'imposant aucune règle, la société peut proportionner à la détresse de chaque famille le secours qu'elle envoie dès le lendemain d'un sinistre et qui pourvoit aux premiers besoins, tout en ranimant l'espérance et le courage dans les cœurs.

Dans les premières années de sa création, la société se contentait de ces secours distribués après chaque naufrage, mais, depuis que ses ressources ont augmenté, elle met chaque année en fin d'exercice à la disposition des commissaires de la marine une certaine somme, pour qu'ils la distribuent aux familles les plus misérables de leurs quartiers sans tenir compte de la date du naufrage qui les a privées de leur soutien et qu'ils rétablissent une certaine égalité dans les secours accordés aux différentes familles de naufragés.

En effet, les familles des victimes des sinistres postérieurs au 30 janvier 1893 reçoivent des secours assez abondants provenant du prélèvement de 4 0/0 sur les primes à la marine marchande et celles des victimes des sinistres postérieurs au 1^{er} janvier 1899 profitent des bénéfices de la loi du 21 avril 1898 et se trouvent dans une situation moins misérable que celles dont le soutien est mort avant le 30 janvier 1893.

Les services rendus par la Société de secours aux

familles des marins français naufragés à notre population maritime croissent d'année en année avec ses ressources et tandis qu'en 1880 elle n'avait distribué que 6,200 francs, les secours ont atteint, en 1899, près de 150,000 francs.

C'est là un résultat qui fait honneur au fondateur, qui mérite le titre de bienfaiteur des marins.

VIII. Maisons de vieillards pour les marins et orphelinats pour leurs enfants.

Quand les marins deviennent vieux et infirmes, leur modeste pension de la caisse des invalides, et encore il y en a beaucoup qui ne la possèdent pas, ne leur suffit point pour vivre et se donner les soins que nécessite leur état ; aussi des personnes charitables ont créé des œuvres en leur faveur.

Fondation Boursaint.

La première fondation dans cet ordre d'idée est celle de M. Boursaint, ancien commissaire général de la marine.

Par un testament en date du 31 mars 1832, il a légué à Saint-Malo, sa ville natale, une somme de 10,000 francs pour la création et l'entretien de 12 lits de matelots. Ces lits devaient être réservés à des infirmes et à des vieillards.

Malheureusement la vie étant devenue de plus en plus chère en même temps que le taux de la rente diminuait, le nombre de ces lits a été réduit successivement et actuellement les vieux marins ne disposent plus que de six lits, qui sont placés dans un pavillon spécial de l'hôpital de St-Malo.

L'Asile Brévillier.

En 1889, une femme de bien, Mme vve Brévillier, en mémoire de son fils, aspirant de marine, mort de la fièvre jaune à Haïti, légua à la commune de Ste-Adresse une somme de 150,000 fr. à charge par elle d'en affecter le revenu à secourir de vieux marins dans un asile.

La commune de Ste-Adresse, après avoir été autorisée à accepter le legs, prit en location une modeste habitation près de Notre-Dame des Flots, où elle put recevoir à l'étroit 7 à 8 marins retraités.

Grâce à des dons particuliers et aux subventions faites par le ministre de la marine avec la retenue de 4 0/0 sur les primes à la marine marchande, la commune de Ste-Adresse put réunir une somme suffisante à la création sur le plateau de la Hève d'une maison vaste et spacieuse qui fut inaugurée le 20 août 1899. L'asile Brévillier peut maintenant abriter plus de 20 marins dans des conditions de confort et d'hy-

giène parfaites. Ceux qui y sont admis abandonnent les $\frac{2}{3}$ de leur pension, qui sont attribués à leur entretien et à l'amélioration de leur ordinaire et qui constituent avec les intérêts du capital légué par Mme Brévillier le revenu de l'établissement. L'autre tiers de la pension est tenu à leur disposition par fractions que leur remet le directeur sur leur demande pour leurs menues dépenses.

La maison des vieux marins de Rochefort.

La Société de l'assistance Rochefortaise, dont nous avons déjà parlé à propos de la maison du marin de Rochefort, a également créé en 1898 une maison des vieux marins. Elles furent inaugurées toutes les deux en même temps, le 16 octobre 1898. Régulièrement les pensionnaires doivent payer 1 fr. par jour ; mais la Société, poursuivant avant tout un but social, n'exécute point à la lettre cet article du règlement et elle se contente des sommes que les marins peuvent, en toute justice, lui remettre ; ainsi en 1899, sur 10 marins hospitalisés, 3 seulement payèrent la pension de 1 fr. par jour, 4 ne donnèrent que 200 fr. et 3 qui n'avaient aucune ressource et attendaient la liquidation de leur pension ne versèrent aucune somme.

Les orphelines des marins n'ont point été non plus

oubliées et deux orphelinats ont déjà été créés exclusivement pour elles.

L'orphelinat de la mer.

L'orphelinat des victimes de la mer fut fondé en 1898 à St-Malo par Mme veuve Charles Goupil, qui y a consacré toute sa fortune et qui fut aidée par de généreux bienfaiteurs.

Cette œuvre a pour but de recueillir, entretenir et élever jusqu'à leur majorité les filles de marins morts ou disparus en mer, et plus particulièrement celles des marins Terre-Neuviens.

On admet d'abord les orphelines de père et de mère et ensuite les orphelines de père seulement. Dans chaque catégorie la préférence est donnée aux jeunes filles qui sont le plus malheureuses.

On les initie non seulement aux soins du ménage, mais on leur apprend en outre le tricot, la couture et la réparation des filets de pêche. Jusqu'à 13 ans révolus elles reçoivent une solide instruction primaire et quand elles ont atteint 21 ans on cherche à leur trouver un établissement.

L'Orphelinat de Notre-Dame-des-Pins.

Cet orphelinat fut fondé par la Société de secours aux familles des marins français naufragés grâce à

une donation de 265,000 fr. faite dans ce but par M. et M^{me} Guilloteaux. Il reçoit exclusivement les filles des marins. Il a été construit de façon à pouvoir contenir 70 orphelines, mais ce chiffre n'a pas encore été atteint, car les ressources ne sont pas suffisantes.

Enfin la veuve du général Foullon de Doué a fondé dans l'hospice de Rosendaël 6 lits pour les enfants dont le père a péri en mer.

Ces œuvres dues à l'initiative privée et encouragées par le gouvernement au moyen de subventions fournies par le prélèvement de 4 0/0 sur les primes à la marine marchande n'ont été fondées et ne vivent que grâce à des dons et à des legs, aussi les marins doivent être reconnaissants à ceux qui ont pensé à eux et qui ont cherché à améliorer leur sort.

CHAPITRE IV

LA MUTUALITÉ CHEZ LES PÊCHEURS.

Si c'est un devoir pour l'initiative privée de venir en aide à notre vaillante population maritime, et nous avons vu que, si elle fut longtemps à le comprendre, elle le remplit largement aujourd'hui, c'est aux pêcheurs surtout de se créer par la mutualité des ressources pour le jour où une catastrophe soudaine, mais à laquelle ils sont journellement exposés, les aura peut-être jetés dans la misère. « La prévoyance, a dit Le Play, est la vertu, qui par l'épargne achemine le mieux les classes ouvrières vers la dignité et l'indépendance. » Mais l'épargne, qu'il faut certes encourager dans la population ouvrière ne saurait sans le secours de la mutualité la mettre complètement à l'abri de la gêne.

C'est surtout chez les pêcheurs que la mutualité est indispensable. En effet ils ne peuvent économiser sur leurs faibles gains des ressources suffisantes pour

échapper au besoin dans leur vieillesse ou dans le cas d'un accident, qui d'ailleurs peut survenir alors que les sommes mises de côté sont encore insignifiantes, tandis qu'avec la mutualité une année de cotisations tout au plus leur suffit pour acquérir des droits, soit à une pension, soit à des secours. De plus, et ce n'est point là le moindre avantage social de la mutualité, tandis que l'épargne est égoïste, elle développe chez ceux qui la pratiquent dessentiments d'humanité, de solidarité et de dignité. En s'assurant eux-mêmes contre l'infortune, ils viennent au secours de leurs frères, et tous ceux qui font partie d'une même société de secours mutuels forment comme une grande famille dont les membres s'aident les uns les autres ; de plus les secours qu'ils reçoivent en cas de malheur ne sont point une aumône donnée par la charité publique, c'est une chose qui leur est due, qu'ils ont acquise et qu'ils peuvent accepter avec fierté, car c'est le résultat d'une épargne persévérante mise généreusement à la disposition des autres cosociétaires.

L'idée de mutualité a fait en France depuis une vingtaine d'années des progrès considérables ; elle a pénétré petit à petit dans toutes les classes de la société, les ouvriers de tous les métiers ont compris son utilité et les bénéfices qu'ils pourraient en retirer et notre pays compte aujourd'hui 14.500 sociétés de secours mutuels qui réunissent 2.400.000 membres. Mais les marins en général sont restés pendant long-

temps réfractaires à ce grand mouvement mutualiste. Ils forment une population un peu sauvage, que sa vie même a laissée jusqu'en ces derniers temps en dehors de l'évolution sociale, qui s'est accomplie en ce qui concerne les autres ouvriers, et chez laquelle, ce qui est heureux à certains points de vue, les idées nouvelles pénètrent difficilement ; ils sont pauvres, le paiement de cotisations à des sociétés de secours mutuels est pour eux une lourde charge et d'ailleurs, habitués au péril, ils espèrent toujours que la mer ne leur sera point cruelle.

Les pouvoirs publics s'émurent enfin d'une pareille insouciance qui mettait les pêcheurs et leurs familles dans la misère s'ils perdaient leurs barques et leurs engins de pêche et si un accident de mer faisait disparaître un marin chargé de famille ou le rendait incapable de tout travail. Aussi lorsque la loi du 30 janvier 1893 eut établi le prélèvement de 4 0/0 sur les primes à la marine marchande pour l'allocation de secours aux marins français victimes de naufrages ou autres accidents et à leurs familles et pour des subventions aux œuvres utiles aux marins, il fut décidé qu'une partie de cette somme serait destinée à aider les sociétés de secours et d'assurances mutuelles entre pêcheurs,

Le 27 mars 1893, une circulaire ministérielle venait engager les commissaires de l'inscription maritime à encourager la fondation de pareilles sociétés et le 21

août 1893 une autre circulaire ministérielle priait les commissaires de l'inscription maritime de prévenir les pêcheurs, que les fonds inscrits au budget sous la rubrique « Reconstitution du matériel de pêche à la suite d'événements de mer » continuaient à être placés sous la même rubrique à laquelle on avait ajouté, « et subventions aux sociétés de secours et d'assurances mutuelles entre les pêcheurs » et qu'on placerait en tête sur les listes de ceux devant participer à ces fonds, ceux qui feraient partie d'une de ces caisses d'assurances quand il en existe une dans le quartier. Cette même circulaire déterminait les conditions dans lesquelles le concours financier de la marine serait acquis à ces sociétés.

1^o Assurer à l'autorité maritime locale un droit de surveillance sur les opérations de la société.

2^o Obligation d'appliquer intégralement la subvention à la constitution d'un fond de réserve.

3^o En cas de dissolution de l'association et avant toute répartition aux sociétaires, obligation de reverser à la Caisse des invalides la totalité des subventions accordées par le département de la marine.

Ces encouragements provoquèrent un mouvement en faveur de la création de sociétés de secours et d'assurances mutuelles de pêcheurs, et aujourd'hui il y en a sur notre littoral 78; 33 pour les personnes, 41 pour le matériel et 4 mixtes, sans compter les prud'homies, qui sont aussi des sociétés de secours mutuels.

Nous n'en donnerons pas la liste (1), elle serait longue et fastidieuse, nous nous contenterons d'indiquer les caractères généraux de ces différentes sociétés.

1^o Sociétés mutuelles d'assurance des bateaux et du matériel de pêche.

Ces assurances ont une utilité considérable surtout pour les petits propriétaires patrons dont la barque et les filets constituent le plus souvent toute la fortune. En effet quand ses instruments de travail sont perdus et détériorés, ne pouvant plus travailler dans les mêmes conditions avantageuses, il lui est impossible d'amasser une somme suffisante pour les remplacer et, comme ils sont d'un prix assez élevé, il ne peut que difficilement trouver à emprunter l'argent nécessaire.

Les unes n'assurent que le bateau, comme celles de Boulogne, le Portel, Fécamp, la « *Prévoyance des Sables-d'Olonne* »; les autres assurent le bateau et les engins de pêche, comme celles de Dunkerque, Calais, Trouville.

Dans certaines la prime est variable et fixée en fin d'exercice, comme à Boulogne ou le maximum de la prime exigible est fixé à 10/100 de la valeur assurée,

(1) *Revue maritime et coloniale*, juillet, 1898.

au Portel où il est fixé à 12/100, à Fécamp où elle n'a pas de limite dans d'autres; la prime est un tant pour cent de la valeur assurée : ainsi à la *Prévoyance* des Sables-d'Olonne, à Dunkerque, à Trouville, à Calais; quelquefois enfin, surtout pour les engins, c'est un droit fixe comme à Calais, à la « *Solidarité maritime de la Seyne* ».

Tantôt on ne paie d'indemnité qu'en cas de perte totale comme à Boulogne, ou d'une perte d'au moins les 3/4 comme à Fécamp; tantôt on donne des indemnités partielles comme aux Sables-d'Olonne, à Dunkerque, à Calais.

Quelques-unes paient la valeur totale assurée, d'autres simplement la moitié ou les 3/4, enfin dans certaines, la compagnie fixe à la fin de l'exercice la somme à distribuer et les sinistrés sont indemnisés au marc le franc.

Certaines ont étendu leur champ d'action. « L'association de prévoyance entre les patrons pêcheurs du quartier du Croisic », fondée en 1892 sous l'inspiration du commissaire de l'Inscription maritime, a réalisé l'idéal auquel doivent tendre toutes les sociétés similaires : aider le marin, par suite d'économies réalisées sur la caisse de l'association, à posséder un jour le bateau qu'il commande; lui avancer, moyennant le paiement d'un intérêt, la somme nécessaire à la construction ou à l'achat d'une barque et de filets.

La Société d'assurance mutuelle entre les Inscrits maritimes du quartier de Dunkerque essaie elle aussi de contribuer au développement de la pêche en employant les $\frac{2}{3}$ de son capital de réserve à prendre une part d'intérêt dans l'armement de bateaux pontés, ou en mettant, à charge d'intérêt, à la disposition d'un patron courageux mais sans ressources, une partie de la somme nécessaire à la construction d'un bateau ponté ou à l'achat d'engins de pêche.

Pour les Sociétés mutuelles d'assurance du matériel de pêche, la localisation s'impose, car les engins varient suivant les régions. Dans certaines, l'assurance des filets est chose insignifiante; dans d'autres, comme sur les côtes de la Méditerranée, elle est très importante. Il est d'ailleurs nécessaire que la surveillance mutuelle s'exerce constamment sur les déclarations des intéressés, qui sont naturellement enclins à exagérer les estimations à leur profit.

2^e Sociétés de secours mutuels pour les personnes.

Les sociétés de secours mutuels, qui rendent de très grands services à toute la population ouvrière, sont particulièrement nécessaires pour la population maritime. En effet, dans toute industrie, aux causes naturelles de mort viennent se joindre les accidents,

et ceux-ci sont particulièrement fréquents, par suite de leur métier même, chez les pêcheurs. Une statistique anglaise publiée par « l'Association des propriétaires de mines en Angleterre » signale qu'au point de vue sanitaire la profession de marin, comparée avec d'autres industries terrestres, donne pour les morts par accidents :

Mineurs, 2 0/00.

Employés de chemins de fer, 1,99 0/00.

Marins, 15 0/00.

Cette mortalité atteint même parmi les pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande 20 à 25 pour 1000; aussi c'est surtout dans les ports qui arment pour la pêche à la morue que ces sociétés de secours ont pris le plus grand développement.

Les cotisations affectent différentes formes. Certaines sociétés réclament un droit d'entrée, ce qui a le tort d'écarter souvent le marin de la mutualité; ainsi à Concarneau, 10 francs; à Saint-Gilles-Croix-de-Vic, 10 francs pour les hommes au dessous de 34 ans, 15 pour les autres; à Dieppe, 12 francs. Mais la plupart ne demandent que des cotisations. A Dunkerque, Gravelines, Fécamp, les pêcheurs pour Islande et Terre-Neuve paient 1 0/0 des salaires bruts et avances perdues et les armateurs versent 1 franc par homme embarqué. A Calais, il est perçu une retenue de 1 0/0 sur le prix brut du poisson rapporté par les bateaux de l'association.

A Douarnenez, bien que les parts de pêche soient très faibles, les sociétaires de la *Fraternelle* versent des cotisations de 14 francs par an pour les patrons et 10 francs pour les matelots. A Concarneau, les patrons paient 8 francs par an, les matelots 6, les novices 4. La caisse de secours pour la petite pêche de Dunkerque demande 6 francs aux matelots, 5 aux novices, 3 aux mousses. A Cassis et à la Ciotat, les matelots paient 1 fr. 50 par mois. A Dieppe les célibataires paient 1 franc par mois et les hommes mariés ou veufs avec enfants 1 fr. 25. Dans les sociétés « *le sou du marin* », les pêcheurs versent un sou par semaine.

Les indemnités sont le plus souvent une somme fixe que l'on remet à la famille dont le chef a été victime d'un accident de mer.

A Dunkerque et à Calais on remet 600 francs à la veuve, plus autant de fois 100 francs qu'elle a d'enfants âgés de moins de 13 ans ou impotents, 200 francs à chacun des enfants de moins de 13 ans ou impotents s'ils n'ont plus de mère, 600 francs aux pères et mères du marin qui ne laisserait ni femme ni enfant, 200 francs aux autres ascendants seuls survivants. Les marins qui ont été blessés et ne peuvent plus travailler, reçoivent un secours de 200 francs.

Presque toutes les indemnités allouées par les sociétés de secours pour marins sont établies de la même façon, mais la quotité en varie suivant l'importance et les ressources de la société. A Saint-Brieuc, on tient

compte de la prime payée; suivant qu'on a versé 3, 6 ou 9 francs, on touche 250, 300 ou 350 francs de capital.

Un certain nombre de sociétés donnent les soins du médecin et du pharmacien; certaines ne donnent que ce secours à cause de la modicité de leurs ressources.

Quelques-unes n'accordent de secours à la famille que si la situation budgétaire le permet, mais elles fournissent le médecin et les médicaments et subviennent aux frais des funérailles des membres participants.

D'autres comme les sociétés du *Sou du marin*, accordent les soins médicaux aux membres participants, à leurs femmes, à leurs enfants au-dessous de 16 ans et à leurs ascendants âgés de plus de 60 ans; leur font des dons de vêtements, leur donnent des secours de loyer, et quelquefois un secours journalier en cas de chômage forcé.

Enfin, et c'est malheureusement le petit nombre, car c'est là que doivent tendre ces sociétés, il y en a qui accordent des pensions. « *Notre-Dame de bon secours de Dieppe* » accorde quelques pensions de 30 à 120 fr. par an suivant la disponibilité de la caisse à ceux qui font partie de la Société depuis plus de 10 ans. La « *Société de secours mutuels des marins de Honfleur* » alloue des retraites de 60 fr. environ aux membres participants après 20 ans de sociétariat.

La « *Société humaine de la baie de la Somme* » accorde une pension de 24 fr. par an aux sociétaires âgés de 60 ans et appartenant depuis 10 ans à l'association. Quelques autres encore donnent des pensions mais elles sont toutes absolument insuffisantes pour permettre aux pêcheurs de vivre.

Presque toutes les sociétés de secours et d'assurances mutuelles entre les pêcheurs sont formées exclusivement entre des inscrits maritimes ; cependant il y en a aussi qui admettent les non inscrits comme celle de Caen qui les reçoit, sous cette réserve qu'ils ne sont pas assurés contre les accidents de personnes, mais seulement en ce qui concerne les risques relatifs aux engins et bateaux de pêche.

3° *Les Prud'hommies.*

Les prud'hommies ne sont pas des sociétés de secours ou d'assurances mutuelles ; leur but est autre et nous l'avons examiné quand nous avons étudié la pêche sur les côtes de la Méditerranée ; mais la plupart donnent des secours aux pêcheurs et certaines, dont les revenus sont assez importants, accordent même des pensions et à ce titre elles méritent d'être rangées parmi les mutualités, puisqu'une partie de leurs ressources vient des sommes versées par leurs membres.

La prud'homme de St-Laurent de la Salanque accorde seulement un secours aux pêcheurs qui éprouvent de grosses pertes d'engins ou dont le bateau subit des avaries graves.

Celles de Gruissan et de St-Tropez ne donnent que l'assistance médicale gratuite ; celle d'Aigues-Mortes en outre des soins du médecin délivre des bons en nature à ceux qui sont très malheureux. Celle de Banyuls donne des secours en nature aux malades, aux veuves et aux indigents : 4 kilos de pain et une demi-livre de viande au plus par semaine. De plus elle paie les mois de nourrice d'un des enfants, quand il y a 2 jumeaux ou des orphelins (10 fr. par mois). Celle de Bastia accorde en cas de maladie un secours de 20 fr. pour les patrons, 15 fr. pour les matelots et 10 fr. pour les veuves.

La prud'homme de Bandol, malgré ses minimes ressources, alloue annuellement une somme de 40 fr. au plus ancien patron pêcheur.

Celle de Cannes distribue chaque année aux patrons les plus indigents une somme de 250 à 300 francs et celle de Collioure une somme de 500 fr. environ.

A Ajaccio, les patrons et matelots âgés de 55 ans et qui ont pratiqué la pêche pendant 25 ans dans les eaux de la prud'homme reçoivent une pension, qui varie suivant les revenus de l'année. Quand les patrons font partie depuis 10 ans de la prud'homme et qu'ils

meurent, leurs enfants touchent une somme de 80 fr., les orphelins des matelots ne touchent que 40 fr.

La communauté de Cette accorde à ses membres ayant atteint l'âge de 65 ans et réunissant 35 années de patronage une pension annuelle de 48 fr. (celle-ci était de 60 fr. avant la loi du 21 avril 1898 qui a créé la caisse de prévoyance pour les marins victimes d'accidents). De plus un secours de 100 fr. est accordé aux veuves dont les maris au moment de leur décès réunissent au minimum 10 années de patronage.

A Toulon les patrons reçoivent en cas de maladie une indemnité de 1 fr. par jour; les soins leur sont donnés gratuitement ainsi qu'à leurs familles par le médecin de la Prud'hommie. A l'âge de 50 ans et après 25 ans de versements ils touchent une pension de 80 fr. En cas de décès leurs veuves ou leurs orphelins jusqu'à l'âge de 15 ans, reçoivent annuellement une somme de 55 fr. Enfin une indemnité de 50 fr. est allouée à leurs héritiers pour les frais de funérailles.

La Prud'hommie de Cassis donne à ses membres : les soins médicaux pour eux et leur famille, une pension de 89 fr. quand ils ont 60 ans d'âge et 25 années de versements ; s'ils meurent après avoir acquis des droits à cette pension leurs veuves reçoivent une demi-pension.

Celle de la Seyne donne aux patrons qui ont 60 ans et 25 ans de patronat une pension variable suivant

les ressources de la communauté et dont leurs veuves touchent la moitié après leur décès. Les héritiers de tout patron qui fait partie de la prud'hommie depuis 10 ans reçoivent en cas de décès un secours de 80 fr. pour couvrir les frais de funérailles.

A Martigues le patron qui a plus de 50 ans et qui exerce la pêche depuis 25 années reçoit une pension de 60 fr. qui est portée à 80 fr. quand il atteint 60 ans. La veuve de tout patron qui avait acquis des droits à la pension en reçoit une de 40 fr.

A la Ciotat, le droit à la pension naît après 25 années de navigation sur les bateaux de la communauté et à l'âge de 60 ans. Elle est de 64 fr. pour les patrons et de 22 fr. pour les matelots. Les veuves des patrons touchent comme pension la moitié de la somme versée à leurs maris, celles des matelots une somme de 14 fr. Les unes et les autres reçoivent un supplément de 3 fr. par mois pour chaque enfant mineur de 10 ans.

La prud'hommie de Marseille, la plus ancienne et la plus prospère, donne à ceux qui ont 25 ans de navigation et 60 ans d'âge des pensions dont le taux est de 9 fr. par mois pour les patrons et de 5 fr. pour les matelots. La veuve sans enfants à partir de 40 ans, et la veuve avec enfants quel que soit son âge ont droit à la moitié.

Ainsi donc, toutes proportions gardées, il y a plus de prud'hommies à accorder des pensions à leurs

membres que de sociétés de secours mutuels pour les pêcheurs. Certes ces pensions sont modestes et elles ne suffiraient pas à elles seules à faire vivre ceux qui en bénéficient, mais elles ont un avantage sur les sommes, assez importantes parfois, qui sont données une fois pour toutes par beaucoup de mutualités, c'est que, se renouvelant chaque année, elles apportent un secours durable, tandis qu'une indemnité définitive, parce qu'elle est relativement assez élevée, risque d'éblouir ceux qui la reçoivent, de les faire se croire riches, ce qui peut les pousser à dépenser sans mesure des ressources qui ne se renouvelleront pas. Aussi cela suffit à défendre les prud'hommes contre les attaques dont elles ont été l'objet, et à nous faire souhaiter qu'on ne les fasse jamais disparaître.

La mutualité maritime s'était développée à l'étranger bien avant qu'elle n'apparût en France et elle a donné d'excellents résultats.

A Hambourg depuis 1835 existe une caisse mutuelle des pêcheurs pour l'assurance des bateaux et elle fonctionne d'une façon parfaite.

Depuis plus longtemps encore Ostende possède une caisse de prévoyance des pêcheurs, dont le but est de fournir des pensions aux marins âgés et infirmes, aux veuves et aux enfants. Le chiffre de la pension va de 15 à 25 francs par mois pour le pêcheur suivant son âge et il est de 10 francs pour la veuve.

La société mutuelle des pêcheurs des Loffoden

compte 8000 membres et donne des secours aux veuves et aux enfants des naufragés.

Il y a en Angleterre de nombreuses sociétés mutuelles de pêcheurs. Les unes ont pour objet l'assurance des bateaux, les autres la constitution de pensions aux sinistrés, d'autres enfin la protection et la défense des intérêts des pêcheurs et l'amélioration de leur état.

Il en est de même en Amérique où il existe de nombreuses sociétés soit pour assurer les bateaux soit pour donner des pensions aux veuves et aux orphelins. La plus ancienne : « The Glowcester fishermen's and seamen's widows and orphans aid so » fut créée en 1862 à la suite de cyclones qui détruisirent une partie de la flotte de pêche de cette région.

Si la mutualité entre les pêcheurs, en ce qui concerne les personnes, n'a pas donné en France des résultats aussi considérables que dans les autres pays, et même chez nous qu'entre les autres ouvriers, cela tient à ce que les pêcheurs sont disséminés tous le long de nos côtes, que la plupart des mutualités ayant trop peu de membres, possèdent des ressources insignifiantes et que celles dont le budget annuel est assez élevé, étant généralement composées de marins pratiquant la grande pêche, ont des charges trop lourdes à supporter.

Le remède serait, croyons nous, dans une société unique englobant tous les pêcheurs, car c'est surtout

en matière de mutualité que le proverbe « l'union fait la force » est d'une étonnante vérité; mais les difficultés, il ne faut pas se le dissimuler, seraient nombreuses pour établir une pareille société.

Il faudrait, pour encourager tous les pêcheurs à faire partie de cette mutualité, fixer des primes différentes correspondant aux risques que courent les les marins pratiquant les différents genres de pêche, car les pêcheurs de la Méditerranée, qui ne quittent généralement le port que lorsque le ciel est beau et la mer calme, ne consentiraient pas à payer une prime aussi élevée que ceux de Terre-Neuve et Islande, qui pendant de longs mois restent exposés à toutes sortes de dangers. Mais il serait à craindre que ces derniers, ne comprenant point les risques particuliers d'accidents qu'ils courent, n'acceptassent point de payer une prime spéciale, qu'ils considéreraient comme une injustice à leur égard, car malgré ces primes différentes les indemnités devraient être égales pour tous. En effet, lorsqu'ils ne peuvent plus travailler, tous les pêcheurs se trouvent dans la même situation difficile et lorsqu'ils ont disparu, leurs familles ont besoin de secours dont l'importance ne doit varier que suivant la composition de la famille, mais non pas suivant le métier exercé par le père.

Une société unique pourrait atteindre ce but. Comprenant tous les pêcheurs du littoral, elle n'aurait point à craindre comme une société locale des sinis-

tres frappant particulièrement ses membres et, grâce à une plus grande répartition des risques, elle pourrait accorder des indemnités plus élevées, d'autant plus qu'elle pourrait avoir des membres honoraires en grand nombre et recueillir des dons et legs de personnes charitables amies des pêcheurs, qui, pour ne pas favoriser telle société du littoral plutôt que telle autre, font profiter d'autres institutions de leur libéralités.

CHAPITRE V

LA CAISSE DE PRÉVOYANCE.

Avant la loi du 21 avril 1898, le pêcheur qui était victime d'un accident ou tombait malade au service du navire, était soigné aux frais de l'armateur et touchait ses loyers pendant toute la durée de sa maladie ou seulement pendant les quatre mois qui suivaient le jour où le marin avait été laissé à terre, si la maladie durait davantage (art. 262 C. Com. modifié par la loi du 12 août 1885). D'ailleurs cette règle n'était presque jamais appliquée en ce qui concerne la petite pêche, car la charge eût été trop lourde pour le petit patron propriétaire de sa barque.

Si l'accident avait placé le marin dans le cas d'incapacité permanente ou temporaire de travail ou avait occasionné sa mort, lui ou sa famille recevait de la caisse des Invalides un secours dit d'urgence. Ces secours dont le taux avait été fixé par une circulaire du 20 juin 1883 et qui avaient été augmentés grâce à

la retenue de 4 0/0 établie par la loi du 30 janvier 1893 sur les primes à la construction et à la navigation, dont une partie est affectée à l'amélioration du sort des sinistrés, étaient insignifiants.

En effet, en cas de mort ou d'incapacité permanente, ils étaient de 100 fr. pour un marin non breveté, c'est le cas des pêcheurs, et s'il y avait des enfants au-dessous de 16 ans et non embarqués on ajoutait une somme de 40 fr. C'était là un secours versé une fois pour toutes. Plus tard d'après la durée des services du marin et les charges de la famille, les veuves pouvaient quelquefois obtenir en vertu d'instructions ministérielles une pension annuelle, qui variait entre 30 et 80 fr. dont souvent les exigences de la caisse forçaient à interrompre le paiement.

En cas d'incapacité temporaire le secours était variable suivant la nature des infirmités.

Les pêcheurs qui faisaient partie d'une société de secours mutuels recevaient en plus un autre secours, mais nous avons vu, en étudiant ces sociétés, combien étaient généralement insuffisantes les sommes qu'elles versaient à leurs membres ou à leurs familles en cas d'accident.

Aussi lorsque le malheur s'abattait sur une famille de pêcheur, celle-ci se trouvait le plus souvent dans une profonde misère, car les accidents de mer, étant presque toujours le résultat de la force majeure, elle ne pouvait se retourner contre l'armateur que l'art.

1382 du Code civil rend seulement responsable de sa faute et de celle des personnes à son service.

Cette situation si pénible des marins et en particulier des pêcheurs finit par émouvoir ceux qui s'intéressent à notre population maritime. En 1875 une proposition fut faite pour admettre les marins à contracter des assurances à la caisse nationale créée par la loi du 11 juillet 1868 pour assurer les risques des travaux industriels et agricoles. Mais on craignit que l'assurance des risques de cette profession fussent une trop lourde charge pour la caisse et la proposition fut rejetée.

Lors de la discussion d'un des premiers projets de loi sur le risque professionnel, M. le sénateur Cordier réclama en faveur des marins une loi d'assistance.

Quand on reprit la discussion de la loi sur les accidents du travail en 1888 M. le Cour-Grand-Maison demanda si les marins étaient compris dans le projet, M. Félix Faure lui répondit que le projet ne les comprenait pas, mais qu'on pouvait très bien les y mettre, et en 1889 ce dernier déposa une proposition de loi tendant à rendre applicable aux marins le projet de loi adopté par la Chambre des députés sur la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. De son côté M. Adrien Liais, député de Cherbourg, réclama en 1890 qu'on ajoutât à la loi sur les accidents du travail, qui était revenue en discussion, un article sur le travail maritime et il

présenta un amendement dans ce sens ; mais celui-ci fut repoussé, car la commission soutint que les marins étant soumis à un régime exceptionnel ne pouvaient pas être compris dans le droit commun et qu'il fallait une loi spéciale.

En 1894, M. de Montfort, député de Rouen, déposa une proposition de loi sur les accidents dont les marins et les pêcheurs sont victimes dans l'exercice de leur profession. Il demandait de mettre la charge de l'assurance en partie au compte de l'armateur qui y participerait pour 10/0 des salaires, cotisation facilement supportable par les armateurs au long cours et à la grande pêche, mais déjà lourde pour les petits patrons de chaloupes de pêche, et pour le reste à la charge de l'État, qui jusqu'à l'âge de 50 ans dispose des inscrits maritimes.

Pendant ce temps les pouvoirs publics ne se désintéressaient pas de la question. En 1891 le département de la marine chargea le comité consultatif des pêches maritimes de rédiger un projet de constitution d'assurances mutuelles entre marins pêcheurs.

Le 2 juin 1892 M. Berthoule déposait son rapport au nom de cette commission. Il constatait que la mutualité entre pêcheurs avait donné en France des résultats inférieurs à ceux obtenus dans les autres pays et préconisait l'institution de 2 sortes d'assurances :

1^o Pour le matériel de pêche, une assurance

à deux degrés avec une caisse centrale dans laquelle le ministère de la marine verserait les sommes qu'il affecte chaque année aux sinistrés pour la réfection du matériel, et qui toucherait 5 0/0 des primes versées aux caisses des arrondissements à charge de leur venir en aide en cas de nécessité.

2° Pour les personnes, l'assurance obligatoire avec une caisse alimentée par des primes versées par les marins, les armateurs et l'État.

Mais ce projet ne concernait que les pêcheurs : armateurs, patrons, propriétaires et marins inscrits à partir de l'âge de 10 ans, et M. Gerville-Réache proposa de faire participer tous les hommes de mer aux bénéfices de l'assurance contre les risques de leur industrie. Le ministre de la marine se rallia à cette opinion et demanda un nouveau rapport au comité consultatif des pêches maritimes. Celui-ci fut encore rédigé par M. Berthoule et parut à l'officiel le 23 juin 1894. Il ne s'occupait que de l'assurance des personnes qui, dit le rapport : « s'applique à tous les marins même les plus déshérités, à ceux qui ne possèdent aucun engin de pêche et dont l'énergique volonté et les bras robustes constituent l'unique patrimoine ».

Il posait le principe de l'assurance obligatoire s'imposant à tous les inscrits, marins et pêcheurs, à partir de l'âge de 10 ans et fonctionnant avec le concours des marins, des armateurs et de l'État.

Pour demander une contribution en raison directe

des charges que l'industrie fait courir au personnel qu'elle emploie, ceux qui font la petite pêche dans les eaux tranquilles auraient payé 0 fr. 50 par mois, ceux qui font la petite pêche en mer 0 fr. 70, les marins à la grande pêche auraient versé 1 1/2 0/0 de leurs décomptes sans que la somme à payer pût être inférieure à 0 fr. 70 et supérieure à 2 fr. par mois d'embarquement. Le patron de bateau pour la petite pêche aurait versé 0 fr. 25 par mois et par homme engagé. Dans les autres groupes la part imposée à l'armateur devait être de la moitié de celle imposée à l'équipage.

En compensation de ces primes le marin reconnu incapable de travailler par suite d'accident à bord aurait touché une pension de 204 fr. En cas de mort sa veuve aurait reçu 192 fr. plus 24 fr. par enfant de moins de dix ans. Les orphelins de père et de mère auraient touché une pension unique de 192 fr. pour tous les enfants de la même famille, mais elle leur aurait été versée jusqu'à ce que le dernier eût atteint 21 ans. On aurait payé aux ascendants septuagénaires et non demi-soldiers une pension de 96 fr.

C'est une caisse de prévoyance dépendant de l'établissement des Invalides qui aurait été chargée de cette assurance contre les accidents.

La commission supérieure de l'établissement des Invalides, puis le Conseil supérieur de la marine marchande, qui furent consultés successivement

apportèrent des modifications à ce projet, et le ministre de la marine effrayé des subventions que l'Etat pourrait avoir à fournir, réserva que ces subventions ne seraient faites qu'à titre d'avances remboursables.

Enfin le 26 mars 1898, deux mois seulement avant la fin de la législature le gouvernement déposa devant les Chambres son projet de loi sur la création d'une caisse de prévoyance des marins français contre les risques et accidents de leur profession. Ce projet fut hâtivement voté, presque sans discussion, par la Chambre et le Sénat et devint la loi du 21 avril 1898 qui depuis qu'elle est en vigueur a soulevé tant de protestations.

Nous l'étudierons seulement en ce qui concerne les pêcheurs.

Cette loi a posé, en ce qui concerne l'assurance des marins contre les risques et accidents de leur profession, le principe de l'assurance obligatoire, qui existait déjà en Allemagne et en Autriche, que la Chambre française avait accepté pour la loi sur les accidents du travail, mais que le Sénat avait repoussé lorsqu'il s'était agi des ouvriers terrestres. Ce n'est cependant pas la première application de ce principe en France, car la loi du 4 juillet 1894 a rendu obligatoires les caisses de secours dans les établissements de mines.

Nous regrettons vivement, qu'on ait cru nécessaire de recourir dans ces deux cas à l'assurance obligatoire,

car nous estimons, qu'il y a là une atteinte grave à la liberté individuelle.

Tous les inscrits maritimes font obligatoirement partie de la caisse de prévoyance à partir de l'âge de 10 ans.

Ils versent des cotisations, qui sont égales à la moitié de la retenue de 3 0/0 faite sur leurs gains et salaires en faveur de la caisse des Invalides, retenue évaluée d'une façon fixe pour les engagements à la part. Mais la cotisation ne peut dépasser 2 fr. par mois pour les marins, qui ne sont titulaires d'aucun brevet.

Les propriétaires et armateurs de bateaux armés à la grande et à la petite pêche sont assujettis au versement d'une cotisation égale au montant de celles acquittée par leurs équipages. Mais les propriétaires de bateaux se livrant à la petite pêche et les montant eux-mêmes versent seulement une taxe annuelle de 3 fr. par homme s'ils exercent leur métier dans les eaux fermées et de 4 fr. par homme s'ils l'exercent en mer.

Les marins qui par suite de blessures ou de maladies résultant d'un accident ou d'un risque de leur profession ne peuvent plus se livrer à la navigation reçoivent une indemnité de « demi-solde d'infirmité », qui est de 270 fr. lorsque le marin est patron breveté pour la pêche d'Islande, 240 fr. s'il est officier à la grande pêche ou patron d'une embarcation de petite pêche au large et seulement de 204 fr. dans les autres

cas. Si l'impossibilité de continuer la navigation n'est pas définitive, l'indemnité est temporaire et renouvelable, et elle est calculée d'après le taux de la pension annuelle. Elle peut être transformée par décision du ministre en une indemnité renouvelable de 6 mois en 6 mois qui au bout de 3 ans est supprimée ou convertie en demi-solde d'infirmité.

Les veuves de marins morts des suites d'accidents ou de maladies résultant de leur profession et les veuves des marins morts en possession d'une pension de demi-solde d'infirmité, si le mariage est antérieur à l'accident ou à la maladie qui a déterminé l'octroi de cette pension, ont droit à une pension de 220 fr. si le mari était patron breveté pour la pêche d'Islande, 200 fr. s'il était officier à la grande pêche ou patron d'une embarcation exerçant la petite pêche au large, et 192 fr. dans les autres cas. Elles reçoivent en plus annuellement, ainsi d'ailleurs que le marin lorsqu'il bénéficie lui-même de la demi-solde d'infirmité 24 fr. par enfant âgé de moins de 10 ans.

Les orphelins de père et de mère reçoivent quel que soit leur nombre et jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint 16 ans un secours annuel unique de taux égal à celui que leur mère aurait reçu.

Si le marin ne laisse que des ascendants, chaque ascendant au premier degré ou à leur défaut chaque ascendant de degré supérieur, qui viendrait à la place de celui décédé, touche un secours annuel et viager de

55 fr., 50 fr. ou 48 fr. suivant le grade du marin mort à la pêche.

Les pensions et allocations sont réduites de moitié si les ayant droit jouissent déjà de pensions payées sur les fonds de l'Etat ou par la Caisse des Invalides.

Si la Caisse de prévoyance arrive à constituer un fonds de réserve de un million et demi, la cotisation des inscrits maritimes et les versements à effectuer par les propriétaires armateurs de bâtiments et les patrons propriétaires de bateaux pourront être réduits dans la proportion nécessaire pour ne pas augmenter la réserve au delà de ce chiffre. Mais, si l'Etat a été obligé de faire des avances à la caisse, ces avances devront être remboursées avant toute réduction des cotisations et des versements des participants.

En cas de succession de déficits annuels, le taux des cotisations et des versements pourra être momentanément relevé sans que le relèvement puisse excéder un tiers des sommes déjà demandées aux marins, armateurs et patrons de barques.

L'inscrit qui a droit à une pension de demi-solde d'invalidité, doit faire valoir ses titres dans le délai de deux mois qui suit son retour ou son débarquement en France. Les veuves, orphelins et ascendants doivent faire leur demande dans le délai d'un an à partir du jour de la mort de l'inscrit ou dans le délai de deux ans à partir du jour de ses dernières nouvelles s'il a disparu en mer.

Les pensions et les secours annuels qui resteraient pendant trois ans sans être réclamés seront rayés. Ils pourront cependant être rétablis, mais le titulaire n'aura aucun droit à un rappel d'arrérages antérieurs à la réclamation.

La Caisse de prévoyance est annexée à la Caisse des invalides de la marine.

Les deux caisses ont le même personnel et les règles touchant la liquidation et le paiement des pensions sont les mêmes; mais elles sont cependant complètement indépendantes.

La Caisse de prévoyance est revêtue de la personnalité civile et elle n'est pas une caisse d'Etat.

Cette loi du 21 avril 1898 mécontenta tout le monde, les armateurs et propriétaires de barques d'une part, les marins d'autre part.

Les armateurs sont tenus de payer à la Caisse de prévoyance une somme égale au total des cotisations de leur équipage et les petits patrons qui montent leurs barques une somme de 3 à 4 fr. par homme, mais ces versements ne leur enlèvent aucune des charges qu'ils supportaient auparavant.

Ils restent soumis à l'art. 262 du Code de commerce et doivent soigner le marin qui est victime d'accident ou tombe malade au service du navire et lui payer ses loyers pendant la durée de sa maladie, ou pendant 4 mois si elle dure davantage, car l'art. 12 dit textuellement « que les pensions et autres allocations pren-

nent cours pour les inscrits, du jour où ils ont cessé de recevoir leurs salaires, conformément à l'art. 262 du code de commerce ».

De plus la responsabilité de droit commun de l'art. 1382 continue de peser sur eux, car l'art. 11 dit « l'inscrit, ses ayant-cause ou la Caisse de prévoyance subrogée à leurs droits pourront demander directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables de faits intentionnels ou fautes lourdes, ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques, dont lesdits inscrits auront été victimes ».

Mais au lieu d'avoir devant eux les parties intéressées avec lesquels il était toujours facile de s'arranger à l'amiable, l'armateur se trouvera le plus souvent en présence de la caisse de prévoyance, qui cherchera à obtenir soit à l'amiable, soit par voie de procès, l'indemnité la plus forte possible, puisque l'art. 11 ajoute : « Les indemnités, qui dans ce cas auront été consenties par les intéressées ou imposées par les tribunaux compétents viendront en déduction des sommes à payer en vertu de la présente loi ». Ainsi la loi du 21 avril 1898 impose aux armateurs et à ceux qu'elle considère comme tels des charges nouvelles sans les décharger des anciennes.

Elle va même créer une situation assez grave dans la petite pêche côtière où, les auteurs de la loi en conviennent eux-mêmes : « Le patron n'est généralement

pas à proprement parler un armateur, mais plutôt un associé de son équipage, un marin comme ses compagnons de travail ». Ce petit patron propriétaire était soumis en droit aux obligations de l'art. 262 du code de commerce, mais la coutume l'en avait exempté, car c'était une charge trop lourde pour lui. Avec la nouvelle loi il sera obligé de supporter ces charges ou le pêcheur blessé ou malade restera pendant 4 mois sans toucher d'indemnité bien qu'ayant payé la prime à la Caisse de prévoyance.

D'ailleurs le versement de 3 et 4 fr. par homme embarqué imposé aux patrons montant eux-mêmes leurs embarcations, et cela en plus de leur cotisation individuelle, est une charge trop lourde pour la petite navigation côtière et il est à craindre qu'elle ruine et fasse disparaître cette classe si intéressante des petits patrons propriétaires de leur barque de pêche.

Quant aux marins, ils comparent avec tristesse la situation que leur crée la loi du 21 avril 1898 avec celle que la loi du 9 avril 1898 a faite aux ouvriers. Ils versent une prime annuelle et touchent une indemnité insuffisante pour vivre tandis que les ouvriers touchent les 2/3 de leurs salaires au moment de l'accident bien qu'ils n'aient aucune prime à payer.

En effet la loi du 9 avril 1898 n'a pas établi l'assurance des ouvriers terrestres contre les accidents, mais elle a simplement mis le risque professionnel à la charge des chefs d'industrie, et une circulaire

du 24 août 1899 défend au patron de faire supporter à l'ouvrier soit directement soit indirectement tout ou partie des charges de la loi sous forme de primes d'assurances ou de retenues sur les salaires.

Cette loi suscita surtout de violentes protestations chez les pêcheurs de la Méditerranée, qui prétendent qu'on leur fait payer des pensions aux pêcheurs de la Manche et de l'Océan et qui réclament qu'on établisse des primes proportionnelles aux risques d'accidents que courent les pêcheurs.

Aussi de nombreuses modifications ont déjà été proposées.

Le 30 mars 1899 MM. Carnaud, Pains, Gautret, Antide Boyer, Cadenat-Salis déposaient une proposition de loi disant : « Les versements imposés aux inscrits et aux propriétaires armateurs et patrons par la loi du 24 avril 1898 sur la caisse de Prévoyance maritime sont facultatifs ».

La commission de la marine écarta cet amendement, mais le 24 juin 1899 une note du ministre de la marine demandait aux préfets maritimes et aux commissaires de l'inscription maritime des rapports indiquant les défauts de la loi sur la caisse de prévoyance et les moyens d'y remédier.

M. Charruyer a déposé à la Chambre le 24 juin 1899 une autre proposition de loi sur le même sujet. D'après ce projet :

1^o Les équipages des bateaux pratiquant la petite

pêche, le bornage ou le pilotage ne seraient point obligés de faire partie de la caisse nationale de prévoyance, pourvu qu'ils fissent partie de sociétés de secours mutuels locales poursuivant le même objet que la caisse nationale et assurant à leurs participants ainsi qu'à leurs veuves et ascendants une assistance équivalente à celle de la dite caisse.

2^o Les propriétaires et armateurs de ces bateaux devraient verser une cotisation égale au montant de celle versée par leur équipage.

3^o Les propriétaires et copropriétaires inscrits maritimes montant eux-mêmes leurs bateaux seraient dispensés de ce versement.

Ce projet a été accepté par le commission de la marine le 16 mars 1900.

L'assurance des pêcheurs contre les accidents a été établie au Danemark par la loi du 3 avril 1900. Elle n'est point obligatoire et les pêcheurs ne s'assurent que s'ils le veulent.

Moyennant une contribution annuelle de cinq couronnes, ils sont admis à devenir membres d'un établissement d'assurance contre les accidents des pêcheurs danois reconnu par le ministre de l'intérieur.

Lorsqu'un pêcheur est engagé, moyennant un salaire, au service d'un industriel qui ne participe point personnellement à la pêche et qu'il s'est assuré contre les accidents, il a le droit de réclamer à son patron,

le paiement total ou partiel, sans retenue sur le salaire de la contribution qu'il doit verser à l'établissement d'assurance.

Les indemnités en cas de décès sont fixées dans tous les cas à 2500 couronnes.

Les autres indemnités sont fixées conformément à la loi du 7 janvier 1898 sur l'assurance des ouvriers contre les suites des accidents, mais en prenant pour base du calcul de ces indemnités un salaire annuel de 600 couronnes et un salaire quotidien de 2 couronnes et demie.

Si l'établissement d'assurance contre les accidents n'est, pas en état, moyennant les contributions d'assurances, de faire face aux charges résultant des indemnités, de l'administration et des autres dépenses, le Trésor public comble le déficit.

En Allemagne l'assurance en cas d'accidents des gens de mer avait été établie par la loi du 13 juillet 1887 mais les marins pêcheurs avaient été laissés en dehors de cette assurance.

Le 19 novembre 1896 le Bundesrath a déposé au Reichstag des propositions sur le remaniement des lois d'assurance en cas d'accident. Parmi celles-ci il y en a une qui contient une addition à la loi du 13 juillet 1887 et qui a pour but d'étendre l'assurance aux bateaux servant à la pêche maritime et côtière; mais cette proposition n'a pas encore été votée.

D'après le projet :

Tous les pêcheurs de mer et côtiers seraient astreints à l'assurance contre les accidents.

L'administration de cette assurance serait à la charge de l'association des gens de mer.

Les cotisations à prélever seraient fixées tous les cinq ans par le bureau d'assurance de l'Empire.

La moitié des besoins d'argent annuels serait fournie par les associations communales (ou particulièrement par les caisses provinciales, ou de cercles, et dans les petits états par les caisses d'Etat). L'autre moitié serait payée par les pêcheurs.

En cas d'accident le pêcheur aurait droit aux mêmes indemnités que celles fixées par les autres lois d'assistance : suivant le degré d'incapacité de travail cela pourrait aller jusqu'à $\frac{2}{3}$ du gain de l'emploi qu'il occupait.

Sa veuve aurait $\frac{20}{100}$ et $\frac{15}{100}$ par enfant sans que la somme puisse dépasser $\frac{60}{100}$ du salaire au moment de l'accident. Les ascendants $\frac{20}{100}$.

Pour les pêcheurs travaillant à la part le salaire serait évalué à 300 fois le salaire quotidien des journaliers ordinaires de la localité.

Les héritiers du marin tué par accident toucheraient pour les frais d'enterrement 20 fois le salaire journalier moyen du lieu sans que cela puisse être inférieur à 30 marcks.

Les pêcheurs qui tomberaient malades par suite de

l'exercice de leur profession pourraient réclamer les soins médicaux et les médicaments de la municipalité où ils tomberaient malades, à moins qu'ils ne les reçoivent déjà d'une caisse de secours en cas de maladie.

Les communes où sont domiciliés les pêcheurs recevraient les cotisations de ces derniers et elles en seraient responsables vis à vis de la caisse d'assurance. Elles pourraient subvenir au montant des cotisations en tout ou en partie par leurs propres moyens.

En Angleterre les pêcheurs sont, pour la plupart, assurés contre les accidents à des sociétés privées, mais cette assurance n'est nullement réglementée par l'Etat.

CHAPITRE IV

LA CAISSE DES INVALIDES DE LA MARINE.

La Pension de demi-solde

Nous avons étudié les charges que l'inscription maritime impose aux marins, charges qui étaient particulièrement lourdes avant que la loi du 27 juillet 1872 eût établi chez nous le service militaire obligatoire pour tous : aussi pour empêcher ceux-ci de désertir une profession qui les soumettait à de telles obligations, on leur accorda des avantages parmi lesquels le principal est l'octroi à un certain âge et après un certain temps de navigation d'une pension dite de « demi-solde », qui leur est servie par la caisse des invalides de la marine.

Cette caisse et les pensions qu'elle sert existent depuis fort longtemps et remontent à Louis XIV.

Le 19 avril 1670 le roi accordait 2 écus par mois, leur vie durant, aux marins estropiés à son service.

L'ordonnance du 23 septembre 1673 décida que les marins estropiés sur les navires du roi seraient « reçus, soulagés, nourris et entretenus aussi pendant leur vie dans les hôpitaux de Rochefort et de Toulon », l'un devait recevoir les gens de mer du Ponant et l'autre ceux du Levant. Pour cela une retenue de 6 deniers (1) pour livre devaient être effectuée sur les appointements et soldes de tous les officiers généraux de la marine, officiers particuliers des vaisseaux, et sur les soldes des équipages au service de la marine.

En attendant la création de ces hôpitaux, qui ne furent jamais construits, les marins pouvaient être admis dans ceux qui existaient dans les différents ports. Ceux qui pouvaient encore faire quelque service recevaient outre leur salaires : les officiers mariniens, 6 livres par mois ; les matelots, 4 livres 10 sols. Ceux qui désiraient se retirer dans leur famille avaient droit à trois années entières de leur subsistance.

L'ordonnance du 13 avril 1689 décida, qu'en attendant leur admission dans les hôpitaux, les invalides de la marine recevraient une demi-solde, c'est-à-dire la moitié de la solde qu'ils recevaient en activité de service. C'est là l'origine des demi-soldiers.

Pendant la guerre de la ligue d'Augshbourg les recettes de la caisse furent augmentées d'une retenue

(1) Le denier est le $\frac{1}{12}$ du sol et le sol le $\frac{1}{20}$ de la livre. Comme la livre était de 0 fr. 99 centimes, cela fait pour le denier 0 fr. 02475.

de 3 deniers pour livre sur les prises amenées dans les ports de Bretagne et de Granville.

Le 31 mars 1703 le prélèvement de 3 deniers fut établi sur toutes les prises introduites dans les ports de France, et la demi-solde fut étendue aux marins blessés à bord des corsaires en combattant l'ennemi.

L'ordonnance du 9 juin 1706 décida que les veuves des marins tués dans la course bénéficieraient de la demi-solde.

L'Édit de mai 1709 a fondé ce qu'on a appelé depuis l'établissement des Invalides de la Marine, en assimilant la marine de commerce à la marine de guerre. Il diminuait de 6 à 4 deniers le prélèvement sur les soldes des marins au service du roi et étendait ce prélèvement aux salaires payés par les armateurs aux matelots. Les marins naviguant à la part devaient payer suivant leurs grades respectifs une somme équivalente au prélèvement de 4 deniers. Le prélèvement sur la vente des prises était porté de 3 à 4 deniers par livre. La caisse recevait par cet édit l'autonomie qu'elle a gardée depuis. Elle avait un trésorier général et dans chacune des amirautés un trésorier particulier.

Par un édit de 1712, le roi abandonna au profit de la caisse, le droit qui lui revenait dans les deshérences maritimes. Il laissait à la caisse les $\frac{2}{3}$ des soldes, parts de prises et successions des gens de mer lorsque après deux ans il n'y aurait pas eu de réclamations.

L'édit de 1713 ordonna une retenue de 4 deniers pour livre sur les dépenses de la marine et des colonies et porta de 4 à 6 deniers les retenues sur les prises et sur les gages des marins du commerce et des corsaires. La retenue sur les prises fut étendue à celles faites par la marine du roi alors que jusque-là elle ne portait que sur celles faites par les corsaires.

La déclaration du 23 juillet 1713 porta la taxe par mois sur les marins à la part de 5 à 7 sols pour les matelots, de 10 à 15 sols pour les officiers mariniens, et de 20 à 30 sols pour les capitaines et patrons.

Une déclaration du 18 janvier 1721 dit que l'attribution à la caisse des décomptes et parts de prises non réclamées s'applique à toutes les classes de personnel embarqué sur les navires marchands.

Une ordonnance de 1778 établit en faveur de la caisse une retenue de 6 deniers par livre sur les prises faites par les équipages des navires du roi en ce qui concerne les corsaires et les navires de guerre et lui accorda le $\frac{1}{3}$ du prix de vente des navires de commerce capturés par les marins de l'État.

En 1782 la caisse s'enrichit de la contribution du clergé de France, qui donna un million pour les veuves et orphelins de la guerre d'Amérique. Cette somme fut versée dans le trésor public et le roi la constitua en rente viagère sur sa tête à raison de $\frac{12}{100}$.

Malheureusement les pensions aux officiers n'étaient

pas tarifées et, étant laissées à l'arbitraire de ceux qui les distribuaient, elles absorbaient la plus grande partie des ressources.

La Révolution reconnut l'œuvre de Colbert et la loi du 13 mai 1791, qui est encore la loi organique de l'établissement des invalides, posa le principe sur lequel repose la Caisse des invalides. Le préambule de l'art. 5 de cette loi dit, en effet : « La caisse des Invalides est un dépôt confié sous les ordres du roi au ministre du département de la marine qui ne pourra, sous peine d'en être responsable, intervertir la destination » et Bégouen, armateur au Havre, avait dit dans son rapport sur cette loi : « La caisse des Invalides est la masse des gens de mer et le résultat de leurs économies et de leurs propres deniers et leur appartient exclusivement. »

Cette loi mettait à la charge du trésor les pensions civiles et militaires au-dessus de 600 livres et remplaça la taxe fixe pour les marins engagés à la part par une retenue de 6 deniers pour livre comme pour les marins engagés au mois.

A cette époque la caisse possédait un revenu de 1.386.000 livres.

En 1794 le comité de salut public viola les engagements de la loi de 1791. Sur un rapport de Cambon, qui posa en principe qu'il ne peut y avoir de caisses particulières, la loi du 22 vendémiaire an II décida le versement au trésor des fonds de l'établissement.

Mais les protestations furent telles que le 9 messidor an III la Convention reconnaissait la caisse des Invalides comme propriété des marins et lui restitua une rente perpétuelle 1.792.000 francs.

Comme à cette époque l'État ne payait plus qu'en assignats les rentes qu'il devait servir, celle-ci resta pendant quelque temps à ne pas pouvoir payer régulièrement les pensions.

L'arrêté du 27 nivôse an IX rétablit la caisse des Invalides sur ses bases primitives et il porta les retenues sur les dépenses de la marine et des colonies ainsi que celles sur les gages des marins à 3 centimes par franc. Malheureusement les consuls décidèrent qu'à partir du 1^{er} nivôse an XI les soldes de retraite et les traitements de réforme qui devaient être régulièrement payés sur les fonds du département de la marine seraient acquittés par la caisse des Invalides. En l'an XI on revint, en ce qui concerne les marins engagés à la part, à une taxe fixe qui pour les pêcheurs fut réglée d'après le tonnage des bateaux.

En 1810 le gouvernement impérial puisa dans cette caisse 76 millions et la réunit ensuite au Trésor le 13 août 1810.

Une ordonnance du 22 mai 1816 et un règlement royal du 17 juillet de la même année reconstituèrent la caisse sur ses bases primitives et la placèrent dans les attributions exclusives du ministre de la marine.

Elle réclama alors 79 millions qu'elle avait perdus

dans ces différentes circonstances. Mais la commission de revision présidée par le comte Dejean n'admit que 55 millions qui furent convertis en rentes 50/0 consolidées, inscrites au grand livre de la dette publique.

Grâce à l'habile gestion de ses administrateurs la fortune de la caisse des Invalides prospéra.

Aussi en 1830 le rapporteur des comptes à la Chambre des Députés, M. Jacques Lefèvre, demanda le versement à la caisse des dépôts et consignations du capital appartenant aux Invalides de la marine. La caisse aurait conservé une comptabilité spéciale mais les économies possibles auraient été versées au Trésor. Les populations maritimes protestèrent et la Chambre n'accepta pas la proposition.

L'ordonnance de 9 et 27 octobre 1837, tout en laissant subsister la retenue de 3/100 sur les salaires des marins engagés au mois ou au voyage, retenue qu'elle prescrivit sur les décomptes des marins employés aux pêches à la baleine et à la morue dites grandes pêches, modifia les cotisations fixes imposées aux marins engagés à la part soit pour le cabotage, soit pour la petite pêche. La taxe à payer par eux fut réglée environ à 30/0 sur l'estimation qui fut faite de leurs émoluments mensuels.

Pour les marins faisant la petite pêche on réclama mensuellement : aux patrons 80 centimes, aux matelots 50 centimes, aux novices 30 centimes et aux mousses la modique somme de 15 centimes.

Les ressources de la caisse suffisaient largement à payer toutes les pensions, mais la commission du budget ayant décidé en 1863 d'inscrire sur les recettes générales des finances une somme de 500,000 fr., (elle devait être portée à un million pour les 4 années suivantes) que devait fournir la Caisse des invalides, et de plus le taux des pensions ayant été augmenté par le Parlement en 1861, celle-ci se trouva en déficit pour la première fois en 1867. Aussi la question de la suppression de la Caisse des Invalides fut de nouveau agitée en 1870. La commission présidée par M. Alfred Leroux répondit aux attaques dont cette caisse était l'objet : « Cette institution qui compte 500,000 associés dans les familles des gens de mer, depuis le simple matelot jusqu'à l'amiral de France, est la plus ancienne et la plus noble des sociétés coopératives », et le Gouvernement loin de se ranger à la suppression de la caisse décida de lui verser une subvention annuelle, qui devait aller sans cesse en s'augmentant.

En 1876, on proposa de nouveau d'incorporer la caisse au Trésor, mais cette proposition fut encore repoussée.

Le déficit de la caisse s'augmentait d'année en année. En effet, on avait supprimé la retenue de $\frac{3}{100}$ sur les dépenses du matériel, la loi du 5 août 1879 en élevant le taux des pensions avait accru les charges, et l'augmentation nouvelle des cotisations imposée

aux marins engagés à la part, par la loi du 11 avril 1881, n'avait pu y faire face.

En 1882, M. Gougeard proposa la suppression radicale de la Caisse des Invalides.

En 1883, un autre projet fut proposé par M. Charles Brun ministre de la marine et M. Tirard ministre des finances, Ce projet déchargeait la caisse des pensions militaires de l'armée de mer et des pensions du personnel civil de la marine et des colonies, disant que la caisse serait transformée en « caisse de prévoyance ». L'Etat devait percevoir les retenues sur les soldes et accessoires de soldes et devenir débiteur des demi-soldes. La caisse n'aurait plus eu qu'à servir des secours aux marins particulièrement éprouvés soit par la maladie soit par les infirmités. Ce projet fut très mal accueilli sur le littoral et provoqua de nombreuses pétitions.

En 1885 un projet préparé par M. Barbedette, légèrement modifié par la commission du budget, et qui avait pour but d'essayer d'enrayer les déficits toujours croissants de la caisse des Invalides, fut proposé et adopté par les Chambres sans discussion le 31 janvier et le 3 mars. Il maintenait l'institution de la caisse des Invalides, mais lui enlevait les retenues sur la solde des équipages de la marine de l'Etat et rattachait au trésor le service des pensions civiles et militaires de la marine, qui étaient une lourde charge pour elle.

Malgré la loi de 1885 le déficit de la caisse des Invalides subsista et chaque année l'État fut obligé de lui verser une subvention d'environ 10 millions.

Cette subvention accordée par l'Etat n'est en réalité que le paiement des arrérages de la dette de 295 millions que le trésor a contractée vis-à-vis de la caisse. Cette dette provient soit de spoliations directes : sous la Convention, sous le premier empire, sous le second empire, soit de spoliations indirectes en mettant à la charge de la caisse le paiement de certaines pensions civiles et militaires du département de la marine pour lesquelles l'Etat devait accorder certaines ressources qu'il oubliait généralement de payer. Le rapport de l'amiral de Montagnac, au nom de la commission de 1870, constate que les sommes versées par le trésor à la caisse n'ont jamais compensé le surcroît de dépenses auxquelles on obligeait celle-ci. De ce fait la caisse a perdu 200 millions qui joints aux 95 millions enlevés directement font 295 millions.

De plus on a frustré la caisse de revenus qui devaient lui revenir, en faisant tomber dans le trésor les retenues opérées sur les salaires des marins pendant leur service, car c'est elle qui a plus tard à leur donner des pensions de demi-solde et non pas le trésor.

Sans tenir compte de ce que, si la caisse des Invalides possédait les sommes dont l'Etat lui est redevable et bénéficiait des revenus qui, en droit, devraient

lui échoir, elle pourrait, sans avoir recours à aucune subvention, payer les demi-soldes des marins, on a essayé de faire disparaître, autant que possible, le déficit de la caisse en diminuant le nombre des bénéficiaires des pensions et en empêchant dans ce but la navigation fictive qui servait à beaucoup de personnes, pêcheurs seulement de nom, à acquérir des pensions de demi-solde.

Un projet sur l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde fut déposé en 1890 par M. Barbey, ministre de la marine et il donna lieu à un rapport de M. de Kerjégu le 26 février 1892, mais il ne vint pas à l'ordre du jour de la Chambre, qui était dans sa dernière année de législature. Ce projet fut repris et présenté par M. Félix Faure, ministre de la marine, le 5 juin 1894. Il fut encore rapporté par M. de Kerjégu.

L'art. 6 disait : la navigation maritime ne compte que pour moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde lorsqu'elle aura été pratiquée à l'intérieur des ports, fleuves, rivières, bassins, lacs et étangs salés.

D'après l'art. 7, le temps d'embarquement sur les bateaux armés à la petite pêche et au bornage en mer devaient compter pour les $\frac{3}{4}$.

Toutefois la navigation accomplie à bord des bateaux qui pratiquent la pêche au large et dont l'armement comporte des séjours en mer d'au moins 72 heures, devait compter pour la totalité.

Cet article fut modifié lors de la discussion à la Chambre et on adopta que le temps d'embarquement sur les bateaux armés à la petite pêche et au bornage serait compté pour la totalité de sa durée, sous la réserve que la navigation soit active et professionnelle.

La navigation est dite active quand elle s'exerce à raison d'au moins un jour sur trois dans la période de la durée du rôle.

Elle est professionnelle quand elle est pratiquée en vue de la vente du poisson.

La navigation à la petite pêche et au bornage n'est comptée que pour la moitié de sa durée effective quand elle n'est pas active, tout en étant professionnelle.

Le projet fut adopté par la Chambre des députés le 2 juin 1896 et déposé sur le bureau du Sénat le 9 juin 1896.

La Chambre de commerce de Boulogne, dans sa séance du 17 juillet 1896, approuva le projet de loi, qui ne faisait compter pour leur durée entière que la pêche hauturière et la pêche côtière active.

La Chambre de commerce de Calais demanda, le 20 novembre 1896, que les art. 6 et 7 du projet de loi soient supprimés et que les inscrits fluviaux n'aient plus droit à la pension de demi-solde qu'à la condition de remplir strictement les engagements auxquels sont astreints les inscrits maritimes.

Le 7 décembre 1896, la Chambre de commerce de

Paris demanda que la navigation exercée à titre professionnel dans les eaux soumises au régime de l'inscription maritime compte pour sa durée effective, même lorsqu'elle aura été pratiquée exclusivement dans les eaux fermées, sous la réserve qu'elle soit active et professionnelle.

M. Chovet, rapporteur de la loi au Sénat, reçut 70 à 80 pétitions de marins protestant contre la nouvelle loi, pétitions couvertes de près de 100.000 signatures.

Le 12 juillet 1897 la loi fut votée par le Sénat telle qu'elle avait été adoptée par la Chambre et elle fut promulguée le 21 juillet 1897.

Dans l'état actuel de la législation les pêcheurs qui ont atteint l'âge de 50 ans et qui ont trois cents mois de navigation, ont droit à une pension de demi-solde. Ceux qui auraient trois cents mois de navigation sans avoir 50 ans d'âge et que des infirmités empêcheraient de naviguer, pourraient, après la constatation médicale de leur état par une commission qui se réunit chaque année, en janvier, au chef-lieu de chaque sous-arrondissement, obtenir la pension bien que n'ayant pas l'âge de 50 ans. Mais c'est là un cas qui se présente rarement, car, le temps pour la pension ne comptant que pendant l'embarquement effectif, peu de pêcheurs arrivent à avoir réuni les trois cents mois de navigations avant l'âge de 50 ans.

Pour les pêcheurs qui pratiquent la pêche exclusivement à l'intérieur des ports, fleuves, rivières,

bassins, lacs et étangs salés et pour ceux qui exercent leur métier en mer, mais d'une façon pas active, c'est-à-dire, en moyenne, moins d'un jour sur trois, le temps de navigation ne compte que pour moitié dans l'évaluation des services donnant droit à la pension de demi-solde.

Cette mesure toute récente, puisqu'elle date de la loi du 21 juillet 1898, a provoqué et provoque toujours de nombreuses protestations de la part des pêcheurs côtiers et surtout de ceux de la Méditerranée. En effet, parmi ces derniers, beaucoup pratiquent la pêche au petit art dans les étangs et ceux qui exercent leur métier en mer ne s'aventurent au large que lorsque le temps est beau; aussi il leur sera long et difficile d'obtenir la pension de demi-solde. Cependant la loi de 1898, qui paraît à de nombreux pêcheurs attentatoire à leurs droits, n'est que le retour, en partie, à une situation qui a existé pendant longtemps.

Jusqu'en 1823 les pêcheurs côtiers n'ont pas profité de la demi-solde. A cette époque, comme beaucoup de vieux marins qui avaient fait les guerres de l'empire ne trouvaient pas d'engagement au commerce et que la Caisse des Invalides était devenue plus prospère, une ordonnance du 17 septembre 1823 fit bénéficier les pêcheurs côtiers de la demi-solde sous réserve néanmoins que l'embarquement sur les bateaux de pêche ne serait évalué que pour moitié de sa durée effective.

L'ordonnance du 25 juin 1829, par une nouvelle faveur, porta cette évaluation aux trois quarts. Puis l'ordonnance du 31 décembre 1833 fit entrer dans le décompte la totalité de l'embarquement des pêcheurs côtiers qui auraient au moins six ans de service à l'État. Pour les autres on ne comptait toujours la durée de la navigation que pour les trois quarts.

Cette situation s'est prolongée jusqu'au décret du 10 avril 1884, qui décida purement et simplement que la navigation à bord des barques de pêche compterait, au même titre que les autres navigations, sur le pied de sa durée réelle.

Les pêcheurs sont astreints à une retenue en faveur de la Caisse des Invalides qui leur versera la pension de demi-solde.

Cette retenue est de $\frac{3}{100}$ des salaires pour les pêcheurs engagés au mois et pour les pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande qui sont payés seulement en deux fois : avant le départ, au moment de la clôture du rôle, quand on leur donne leurs avances, et au retour de la campagne, quand on désarme le rôle.

La somme qui revient à la Caisse des Invalides est prélevée par le commissaire de l'Inscription au moment du paiement.

Pour les marins faisant la petite pêche et engagés à la part, la retenue est remplacée depuis l'an XI par une taxe fixe, car les pêcheurs étant payés, le plus souvent, de la part qui leur revient immédiatement

après la vente du poisson ou au moins à la fin de chaque semaine, il eût été difficile de savoir quel était leur gain et d'établir la somme à prélever au profit de la Caisse des Invalides.

Ces taxes ont été fixées pour la dernière fois par la loi du 11 avril 1881.

Les patrons paient 1 fr. 50, par mois, les matelots 0 fr. 75, les novices 0 fr. 50 et les mousses 0 fr. 25.

La demi-solde est d'un taux absolu, quel que soit le chiffre des services qui l'ont fait obtenir, et, si le demi-soldier continue à naviguer, la retenue court toujours sans que la pension augmente.

Elle représente environ la moitié de la solde que les pêcheurs avaient dans les équipages de la flotte au moment où ils ont quitté le service.

Elle est fixée sur la paie des matelots de 3^e classe pour ceux qui n'ont pas de service à l'Etat.

Elle est fixée à :

17 fr. par mois pour ceux qui avaient une solde de 25 fr. et au-dessous.

21 fr. pour une solde de 25 fr. 01 à 40 fr.

27 fr. pour une solde de 40 fr. 01 à 55 fr.

32 fr. pour une solde de 55 fr. 01 et au-dessus.

A la demi-solde proprement dite s'ajoutent :

1^o Un supplément mensuel de 6 à 7 fr. si le titulaire compte 5 ans de service sur les bâtiments de l'État et dans les équipages de la flotte.

2^o Un supplément mensuel de 9 francs si le titu-

laire est âgé de 60 ans ou atteint d'infirmités contractées au service de l'Etat.

3° Un supplément mensuel de 2 fr. pour chaque enfant légitime de moins de 10 ans.

Lorsque le pêcheur titulaire d'une pension de demi-solde meurt en laissant une veuve âgée de plus de 40 ans ou une veuve de moins de 40 ans mais ayant un ou plusieurs enfants, celle-ci touche une pension viagère de 16 fr., 18 fr., 21 fr. 50, ou 24 fr. par mois à laquelle s'ajoute un supplément mensuel de 2 fr. par enfant au-dessous de 10 ans.

Après le décès de la mère, les enfants mineurs du marin reçoivent, pour eux tous, une pension égale à celle de leur mère. Elle cesse lorsque le dernier des enfants mineurs a atteint l'âge de 21 ans. S'il y a plusieurs lits la pension est partagée en autant de parties égales et réversibles qu'il y a de lits.

Quand une veuve sans enfants et n'ayant pas 40 ans vient en compétition avec des orphelins d'un premier lit, ceux-ci ont d'abord toute la pension dont la moitié est réversible sur la veuve quand elle a atteint la condition d'âge.

Les demandes de pensions formulées par les marins, leurs veuves et orphelins, sont reçues par les syndics des gens de mer et centralisées par les commissaires de l'inscription maritime. Ceux-ci font 2 fois par an, le 15 mai et le 15 novembre les propositions, qu'ils appuient d'un mémoire individuel indi-

quant toutes les particularités qui influent sur le taux de la pension, et ils y joignent toutes les pièces justificatives. Les propositions sont ensuite transmises au commissaire général ou chef de service de la marine, qui donne un avis motivé, puis ensuite au ministère de la marine.

La notification de la décision ministérielle de la concession de pension est faite aux intéressés, qui reçoivent en même temps un titre dit « certificat d'inscription » constatant que leur pension a été inscrite sur les registres de l'établissement des invalides.

Les arrérages sont payés par trimestre aux caisses des Trésoriers des Invalides sur la production d'un certificat d'inscription et d'un certificat de vie établi sans frais par le syndic ou le maire.

Les pensions de demi-solde partent du 1^{er} janvier de l'année de la concession.

En plus des pensions de demi-solde la caisse des Invalides accorde encore des secours renouvelables aux anciens marins ainsi qu'à leurs veuves, orphelins et ascendants qui sont malades ou dans le besoin et qui ne profitent point de la pension de demi-solde. Ce sont des concessions essentiellement gracieuses, accidentelles et personnelles. En principe ils ne doivent être renouvelés que tous les deux ans, mais, dans les cas spécialement intéressants, ils peuvent être donnés d'année en année. D'après la loi du 13 mai 1791 ils ne devaient pas dépasser le taux de 200 fr.

mais cette prescription a été abrogée par la loi de finance du 8 avril 1885.

Comme ces secours ont un caractère personnel ils sont incessibles et ne sont pas acquis aux héritiers du titulaire mort avant de toucher, à moins de décision spéciale du ministre pour ceux qui ont pourvu aux frais de dernière maladie et d'inhumation.

Les demandes pour ces secours, doivent être adressées au commissaire de l'Inscription maritime, qui les instruit et, s'il les juge fondées, les comprend dans un état de proposition qu'il dresse et soumet à l'approbation du ministre de la marine une fois par mois.

Enfin, dans le cas où les pêcheurs ont subi dans un naufrage ou un autre accident de mer des pertes d'effets ou d'objets personnels, la caisse des Invalides leur accorde un secours non renouvelable basé sur l'importance des pertes.

La pension de demi-solde et les secours que la caisse des invalides accorde aux pêcheurs sont bien minimes, il est vrai, mais, si modestes qu'ils soient, ils leur permettent à eux, qui toute leur vie, malgré le métier pénible et plein de dangers qu'ils faisaient, ont été obligés de vivre au jour le jour sans qu'il leur fût possible d'économiser, d'échapper à la misère dans leur vieillesse et ils empêchent leur famille de tomber après leur mort dans une détresse extrême.

CONCLUSION

Nous croyons avoir atteint le but que nous nous sommes proposé et avoir exposé, aussi complètement que possible, la situation économique et sociale des marins pêcheurs.

Cette situation est loin d'être enviable et est bien inférieure à celle de la plupart des ouvriers sur le sort desquels on s'apitoye chaque jour.

L'inscription maritime, à laquelle ils sont soumis tout le temps qu'ils exercent le métier de pêcheur, leur impose une obligation militaire particulièrement lourde en ce qui concerne et la durée du service actif et le temps qu'ils restent à la disposition de la marine de guerre.

Bien qu'exerçant un métier pénible et plein de dangers, le profit qu'ils en retirent est bien inférieur au salaire moyen des ouvriers terrestres et leur permet, tout au plus, de vivre et d'élever leur famille, généralement nombreuse, sans pouvoir songer à faire quelques économies pour les jours malheureux. Et

quand un accident les a rendus incapables de tout travail ou lorsque, victimes de la mer, ils laissent une veuve ou des orphelins, la Caisse de prévoyance ne leur donne que des pensions infimes, qu'on ne saurait comparer aux indemnités, que la loi du 9 avril 1898 fait accorder aux ouvriers et à leurs familles, lorsqu'ils sont victimes d'accidents professionnels.

Il est vrai que la Caisse des Invalides leur remet à un certain âge et après un certain temps de navigation, des pensions dont elle transmet après leur mort la moitié à leurs veuves et à leurs orphelins; mais ces pensions sont si minimes qu'elles les empêchent seulement de tomber dans la misère, sans leur permettre de mener sur leurs vieux jours une vie exempte de soucis à laquelle peuvent prétendre la plupart des ouvriers travailleurs et économes.

Heureusement les idées de mutualité, auxquelles les marins sont restés réfractaires pendant longtemps, commencent à se répandre parmi eux et il faut espérer que, se développant de plus en plus, elles arriveront à améliorer leur situation qui, d'ailleurs, n'est plus aussi pénible aujourd'hui qu'elle le fût jadis.

En effet, l'initiative privée, qui a produit de merveilleux résultats en Angleterre et de qui nous devrions tout attendre, si, perdant peu à peu toute énergie, nous ne nous en remettons en tout et pour tout à l'État, a créé chez nous, depuis une vingtaine

d'années, de nombreuses institutions en faveur des pêcheurs.

Des écoles de pêche ont été fondées, où ceux-ci apprennent les connaissances nécessaires pour retirer le meilleur profit possible de leur métier, que le dépeuplement des eaux voisines des côtes les force à exercer plus au large. On a organisé une Société coopérative pour leur permettre de vendre directement le produit de leur pêche au consommateur, sans être obligés de subir les exigences des mareyeurs, et leur faciliter l'achat, à bon compte, des objets nécessaires à l'exercice de leur métier. Des maisons et des abris de marins ont été créés, pour leur permettre d'échapper aux hôteliers qui les exploitent dans les ports, et les empêcher, en leur donnant des endroits où se retrouver, de passer, lorsqu'ils sont à terre, une partie de leur temps dans des cabarets où l'alcool est la boisson dominante.

La Société des œuvres de mer a organisé les secours médicaux en pleine mer et elle va porter à nos pêcheurs d'Islande et de Terre-Neuve les soins du médecin et l'assistance du prêtre.

La Société centrale de sauvetage, grâce à ses nombreux postes disséminés le long des côtes, arrache chaque année à la mort de nombreux pêcheurs victimes de naufrages en vue de terre.

La Société de secours aux familles des marins français naufragés accorde aux veuves et orphelins des

pêcheurs disparus en mer des secours, qui, versés rapidement, leur permettent d'attendre la pension de la caisse de prévoyance.

On a créé également des maisons de retraites pour les vieux marins et des orphelinats pour leurs enfants.

Mais, pour améliorer leur situation, il reste encore beaucoup à faire : et à l'initiative privée et à l'Etat, auquel on est obligé malgré tout de recourir.

L'initiative privée devrait tendre à relever le niveau moral des pêcheurs et, pour cela, tout d'abord essayer d'enrayer chez eux tous, et surtout chez ceux de Terre-Neuve et d'Islande, où cette passion est particulièrement développée, l'alcoolisme, qui, les réduisant à l'état de brutes, leur fait perdre toute dignité humaine et même, à un point de vue plus terre à terre, leur enlève toute conscience du danger et est une des causes de beaucoup de naufrages dans la grande pêche.

Elle devrait aussi faire les plus grands efforts pour décider les capitaines à améliorer l'hygiène de leurs hommes et à ne plus les laisser vivre dans des postes d'équipage d'une saleté repoussante. Enfin c'est à elle qu'incombe le devoir de créer des caisses de prêts, qui fournissent aux pêcheurs des fonds à un taux modéré et leur permettent de renouveler leur outillage afin de pouvoir lutter contre les entreprises industrielles de pêche.

Quand à l'Etat, il devrait faire confectionner des cartes de fonds de pêche, qui indiquent à nos

pêcheurs les endroits où ils pourront faire une capture abondante, ainsi que cela a déjà été fait en Angleterre et en Allemagne, et obtenir des compagnies de chemin de fer des tarifs spéciaux et un transport plus rapide qui favorisent la pénétration des produits de la pêche dans des régions où, jusqu'à présent, ils n'ont pu être utilisés qu'en faible proportion, car avec la grande industrie, qui tend à se répandre de plus en plus dans la pêche, la production augmente et des débouchés nouveaux sont indispensables. Il faudrait aussi retirer aux tribunaux maritimes la compétence en ce qui concerne les crimes et les délits commis en mer, qu'ils ne répriment pas assez sévèrement, et la donner aux tribunaux de droit commun.

Enfin, et c'est le plus pressé, il faut refaire la loi du 21 avril 1898 et donner à nos pêcheurs victimes d'accidents des avantages équivalents à ceux que fait aux ouvriers la loi du 9 avril 1898 sur le risque professionnel, car, devant une pareille inégalité de situation, nos populations maritimes abandonneraient de plus en plus un métier si ingrat pour d'autres plus favorisés.

Il y a là, à côté de la question sociale, une question d'intérêt national. Un marin, en effet, ne se façonne pas aussi facilement qu'un soldat et le recrutement de notre flotte de guerre ne peut se faire utilement que parmi les hommes habitués depuis longtemps à la

mer et à ses dangers ; or, ces hommes, depuis la crise que subit notre marine de commerce, c'est surtout parmi les pêcheurs qu'on les rencontre, aussi la ruine de notre pêche maritime amènerait forcément un amoindrissement de notre puissance navale et une diminution des forces de notre défense nationale.

Vu et approuvé :

Le Professeur, Président de la thèse,
DANJON.

Vu :

Le Doyen de la Faculté,
EDMOND VILLEY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Université de Caen,
E. ZEVORT.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE.....	v
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE PREMIER. — L'inscription maritime.....	7
I. Inscrits provisoires.....	18
II. Inscrits définitifs.....	20
III. Inscrits hors service.....	24
CHAPITRE II. — L'engagement des pêcheurs et les différentes pêches.....	31
I. La grande pêche.....	36
1° La pêche à la baleine.....	37
2° La pêche à la morue.....	45
A. La pêche de la morue à Terre-Neuve.....	46
a. Pêche sur le French-Shore.....	55
b. Pêche sur le banc.....	67
B. Pêche de la morue à Islande.....	77
c. Pêche de la morue dans la mer du Nord	90
II. La pêche hauturière.....	94
III. La petite pêche.....	106
1° La petite pêche sur les côtes de la Manche et de l'Océan.....	108
2° La petite pêche sur les côtes de la Méditerranée	116
3° La petite pêche sur les côtes d'Algérie.....	126
CHAPITRE III. — Les œuvres en faveur des marins pêcheurs.....	144
I. Les Écoles professionnelles de pêche.....	145
II. La société « la pêche coopérative ».....	153
III. La Société des œuvres de mer.....	160
IV. Les maisons de marins.....	171
V. Les Abris du marin.....	180
VI. La Société centrale de sauvetage des naufragés ...	182

VIII. Maisons de vieillards pour les marins et orphelinats pour leurs enfants. — Fondation Boursaint....	188
L'Asile Brévillier.....	189
La maison des vieux marins de Rochefort.....	190
L'Orphelinat de la mer.....	191
L'Orphelinat de Notre-Dame-des-Pins.....	191
CHAPITRE IV. — La mutualité chez les pêcheurs.....	193
1° Sociétés mutuelles d'assurances des bateaux et du matériel de pêche.....	197
2° Sociétés de secours mutuels pour les per- sonnes.....	199
3° Les Prud'hommes.....	203
CHAPITRE V. — La caisse de prévoyance.....	211
CHAPITRE VI. — La caisse des invalides de la marine. — La Pension de demi-solde.....	229
CONCLUSION.....	248



